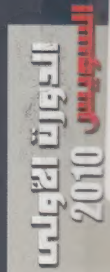


مهرجان
فنون دول البحر الأحمر

السويس

د. محمد السيد غلاب
د. إبراهيم نصحي
د. سعيد عبد الفتاح عاشور
د. عبد العزيز محمد الشناوي
د. محمد صبحي عبد الحكيم
د. محمد يوسف حسن
د. إبراهيم محمد أبو العلا
أ. حامد محمود



السويس

بقلم

د. محمد السيد غلاب
د. سعيد عبد الفتاح عاشور
د. محمد صبحى عبد الحكيم
د. إبراهيم أحمد أبو العلا
د.إبراهيم نصحى
د. عبد العزيز محمد الشناوى
د. محمد يوسف حسن
الأستاذ حامدمحمود

وزارة الثقافة



• السويس
تأليف: مجموعة باحثين
• تقديم:
مسعود شومان
• الطبعة الثانية:
الهيئة العامة لقصور الثقافة
القاهرة - 2010م
(نسخة مصورة عن طبعة الدار المصرية
للتأليف والترجمة سنة ١٩٦٦)
6ص. 13,5 × 19,5 سم
• تصميم الغلاف: د. خالد سرور
• رقم الإيداع: ٢٠٦٨٩/ ٢٠١٠
• الترقيم الدولى: 978-977-704-353-3
• المراسلات:
باسم / مدير التحرير
على العنوان التالى: 16 أ شارع أمين
سامى - قصر العينى
القاهرة - رقم بريدى 11561
ت: 27947891 (داخلى: 180)

• الطباعة والتنفيذ:
شركة الأمل للطباعة والنشر
ت: 23904096

السويس
ملتقى البرين ومفرق البحرين

مسعود شومان

تعددت أسماؤها، واستقر على أرضها العرب والرومان والبيزنطيون والفرنسيون والإنجليز والمماليك، والبدو والحضر ، القبائل والأفراد فكانت مجمعا للثقافات والعادات والتقاليد واللغات ، فانصهر فى أتونها كل وافد فاكتسب طعما مصريا ، سيجتها مياه البحر وحصنتها الجبال، وحنت عليها الرمال ورسخ لمعارفها وثقافتها الإنسان، وحباها الله بموقع شديد الفرادة ،جعلها محل اهتمام تاريخي واستراتيجي فقرت على ترابها معظم الحضارات الإنسانية المتعاقبة، ولم تقف عند كونها معبرا أو ممرا للقبائل والأفراد والجيوش والشخصيات التاريخية ؛ دينية وعسكرية وعلمية وسياسية وثقافية، لكنها كانت وما زالت ملتقى للثقافات، رحلت من أرضها القافل لجهات الدنيا الأربع؛ فترسخ عوامل موقعها الجغرافي، وموضعها من

العالمين القديم والحديث، و تعمق دورها على المستوى المحلى والقومى والعالمى.

وبرغم تراوح دور المنطقة بين المد والانحسار على صـعيد صـفتها التجارية وأهميتها الملاحية، إلا أنها ظلت تحـتفظ دومـاً بأهميتـها الإستراتيجية، كجزء من القلاع الحامية لسور مصر الشرقي.

في هذا السياق يأتى كتاب "السويس" الذى كتبه ووثقه نخبة مـن العلماء الأجلاء فوقفوا وقوف العارف على رصد وتوثيق التـاريخ الجغرافي والجغرافيا السياسية القديمة والوسيطة والحديثة لمنطقة كانت وما زالت من أهم المفاصل المحورية والمرتكزات الحضارية في العالم.

وقد ذخر الكتاب بشواهد وبيانات ومعلومـات تاريخيـة كشفت عن رسوخ المنطقة ومساهمتها الجليلة فى الثقافة الإنسانية ، وإن كنا فى شوق لما يمكن أن تبوح بـه الاكتشـفات الأثريـة في المستقبل، حيث ستسهم بالتاكيد في سد بعض الفجوات التاريخيـة التى عاشتها المنطقة .

فالطبيعة والإنسان وفي علاقتهما المتواصلة قد ساهما مساهمة أصـيلة فى تشكيل خصوصية المكان وهويته ، لتقدم لنا نموذجا فريدا هدرت على أرضه أمواج الحضارات المحلية والوافدة؛ فاعتصـرت المنطقـة وأهلها حكمة الثقافات سواء تلك التي تناحرت رؤاها أو التي تآلفت في مسعاها، ففطن أهلها لعمق ما يملكون وأدركوا ما تحمله الثنائيات من مفارقات واتفاقات ، حيث اجتمع على الأرض وفى مخيلة وواقع

الناس ثنائيات : التاريخ والجغرافيا ،البر والبحر، العذب والمالح، البدو والحضر ، العرب والأجانب ، الاستقرار والارتحال .

" وقد تركت الطبيعة برزخاً ضيقاً بين البحرين المتوسط والأحمر، التقى فيه البران الآسيوي والافريقى، وتقابل البحران المتوسط والأحمر، ومن ثم كانت هذه المنطقة – التي تعرف ببرزخ السويس هي ملتقى البرين ومفرق البحرين . ومن ثم أيضا كانت أهميتها الفريدة ، ليس بالنسبة لتاريخ مصر فحسب، بل بالنسبة لتاريخ الإنسانية جميعاً"(انظر، د. محمد السيد غلاب ، منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ، ص ٣) .

كما ميّزت أرضها وناسها بين العابر والطامع، الصديق والغادر، الطامح الغازي والمقهور المغادر، ومع كل هذه المفارقات بقي معدن أهلها يتمثل تنوع تربتها بين الطين والرمل فاستقبل المرتحل واحتوى الوافد واحتفى بالغريب، حتى أطلق عليها أرض الغريب ، بينما راح يقاوم الظالم ، ويفت عظام المتغطرس ، ويقهر أحلام الغزاة، وألقى ذلك بعدا أنثروبولوجيا وفولكلوريا لا زال صداه عميق الأثر حتى الآن.

من هنا يمكن أن نطرح الأسئلة التى تضمر جزءا من إجابة ، هل تبدأ نهضة السويس بشق قناة السويس وإنشاء ميناء بور توفيق وتوسيع الحوض ليستقبل السفن القادمة من الشرق الأقصى، وكذا حوض إصلاح السفن . وهل ازدادت أهميتها في الوقت الحاضر حين

تعمقت نهضتها الجديدة بإنشاء عدد من الصناعات المهمة بها ولاسيما صناعات تكرير البترول وما يشتق منها والأسمدة والأسمنت والحديد ... إلخ ؟ أم أنها تلعب دوراً جديدا في تاريخها الحديث وهو ما يحتاج إلى درس علمي ميدانى ونظرى يعتمد على البيانات والإحصاءات فالسويس ليست قلعة مصر عند قمة خليجها فحسب ، وليست مجرد ميناء للعبور فقط ، بل هى ميناء كبير، يشرف على بعض صناعات مصر المهمة، وهى الصناعات البترولية، ودار للصناعة ومنطلق نحو موانئ البحر الأحمر – أو البحيرة العربية الكبرى – ومبتدأ رحلة الحاج إلى الأراضى المقدسة . وقد نمت السويس معماريا واقتصاديا واجتماعيا بشكل يدعونا لإعادة النظر فى عدد من البيانات الواردة فى الكتاب ومقارنة ما ورد به وما يحدث على أرض الواقع من تغيرات ديموجرافية وإنشاءات ومؤسسات وحراك على المستويين الأهلى والمؤسسى ، وهو الأمر الذى يجعلنا نوجه الدعوة لإعداد كتيبة من الباحثين المقاتلين المحبين للسويس وتاريخها والمؤمنين بدورها ــ عمقه فى المنطقة العربية وتأثيره على حركة الملاحة العالمية ــ ليعكفوا على استكمال قراءة واقعها الآن وما حدث لها من تغيرات كبيرة تسترعى الانتباه وتحتاج منا إلى تدقيق نظر فى ضوء التاريخ الذى بصرنا به الآباء من الأساتذة الآجلاء الذين وضعوا بصمتهم فى هذا الكتاب المهم والتاريخى

من هنا يمكن أن نرصد مفارقة أخرى ففي الوقت الـــذي اعتبرها العالم "الممر" رأى شعبها فيها "المُستقر" فراح يبني قلاعهـــا وحصونها من الحجر لتحكى ملاحم في الأثر، ويـــراكم تفـــاعلات ثقافتها عبر جملة من العادات والتقاليد والخبرات والمعارف فتبتلع ف دوران حركتها الزيف والادعاء لتطل علينا بتاريخها الحقيقى الذى لم تخفه الجبال ولم تغرق مياه الخليج ،"وبذلك تهيأت هذه المنطقة لتلعب دوراً كبيراً في تاريخ مصر والإنسانية كلها، فهي بحق مدخل مصـــر الشرقي، كانت تفد إليها عن طريقه جميع الهجرات البشـــرية الـــتي دخلتها من جنوبي غرب آسيا ".(انظر، د. محمد الســـيد غـــلاب ، منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ، ص ٧) .

وفي المنطقة التي حسبها العالم "معبرا" للتجـــارة والبشـــر، وعاها ناسها "ملتقى" للحضارة ومضربا للمثل. وسرعان ما احتوت الضاحية الناشئة جنوبي "القلزم " ودمجت بـــه لتصـــير(الســـويس) العلامة والسمت ، وهنا أخذت تتيه على العالم كسليلة "القلزم" أو "كليزما" البيزنطية، و"كليزما" تلك نهضـــت في إثـــر "أرســـينوي" و"كليوباترا " البطلمية. و"أرسينوي" هي الأُخرى انبثقت من أرض البطولة والتحدي "هيروبوليس" أو"سيكوت"الفرعونية.

"غير أن التجارة العالمية داخل الدولة العربية الإســـلامية لم يكن في بادىء الأمر إلا في يد جماعة من الوسطاء الأجانب واليهود تحدث عنهم ابن خرداذبه في كتاب " المسالك والممالك " بـــأنهم "

يسافرون من الشرق إلى الغرب ومن المغرب إلى المشرق براً أو بحراً، ويجلبون من المغرب الخدم ، والجواري ، والغلمـــان ، والـــديباج ، والجلود ، والفراء ، والسمور، والسيوف ، ويركبون من فرنجـــة (فرنسا) في البحر الغربي فيخرجون بالفرما ويحملون تجارهم علـــى الظهر إلى القلزم ، وبينهما خمسة وعشرون فرســـخاً ، ثم يركبـــون البحر الشرقي من القلزم إلى (ميناء المدينة القـــديم) وجـــده ، ثم يمضون إلى السند والهند والصين فيحملون من الصين المسك والعود والكافور وغير ذلك مما يحمل من تلك النواحي حـــتى يرجعـــوا إلى القلزم ، ثم يحملوه إلى الفرما ، ثم يركبوا البحر الغربي ، فربما عدلوا بتجارهم إلى القسطنطينية فباعوها للروم ، وربما صاروا إلى ملـــك فرنجة فيبيعونها هناك وقد استشهد المقريزى في خططه بهـــذا الـــنص أيضاً ".(انظر، د. محمد السيد غلاب ، منطقة السويس الجغرافيـــة خلال التاريخ، ص ١١) .

وقد جاهد المصريون ليؤهلوا أرض المنطقة للحياة لتجرى ثقافة البشر نابضة كما يجرى الأخضر العظيم "الأحمر تسمية إغريقية نسبة إلى لون الحواجز المرجانية " "أو بحر القلزم أو البحـــر الأحمـــر ليوازى عمقه بحر ثقافة الناس الزاخم بـــالعلوم والحـــرف والآداب والفنون لتتشكل حضارات ؛ ربما بدأ ازدهارها منذ أن شق لها (بيبي الأول) قناة "سيزوستريس" بين النيل وخليج السويس شـــرياناً عـــذباً يسهل الاتصال عبره مباشرة بقلب الحياة المصرية الدافق في الـــدلتا،

لتستمر السويس أكبر مدينة مصرية على البحر الأحمر قبلةً ومحجـاً فريداً على مدى العصور، فأهمية برزخ السويس لا تقتصر على هذا الاقتراب الشديد بين البحرين أو الطريقين المائيين الرئيسيين، أو على التقاء البرين الكبيرين : الآسيوي والافريقى ، بل لقد أضيف إلى هذا أن قمة خليج السويس هو أحد مكانين يقترب فيهما نهر النيل اقترابا شديداً من البحر الأحمر (راجع، د. محمد السيد غلاب، ســابق ص ٤).

من هنا وعلى أرض المشرق المصري شكل المصريون ملامح خـط الدفاع الأول ضد أطماع المستعمرين عبر التاريخ ، وهي مـن دون شك كانت محط أطماع دولية وإقليمية متعددة، فالسـويس الـتي تستقطب كل الأهمية الاستراتيجية لرأس خلـيج البحـر الأحمـر، وتشكل مركزا عمرانيا وصناعيا مهما، فضلاً عن أنها الشريان البرى للقلب المصري رأساً ؛ من هذه الأهمية تهافت الغزاة منذ الهكسوس مروراً بالفرس انتهاءً بالعدو الصهيوني الإسرائيلي للنيل منها .كذلك رقصت قلوب المصريين دوماً على ايقاع جريـان دمـاء حشـود الصمود والانتصار يوم دحرهم جميعاً، وأحيانا على أنغام "السمسمية السويسية" التى هدرت بأسلاكها المقاومة مع المدافع جنبا إلى جنب فى عناق حميم، هكذا ساهمت "السويس في اتصال مصر بالشـعوب الآسيوية وفى الدفاع عن الحدود الشرقية وقامت بدور كبير في تجارة مصر مع الجنوب والشرق . وإذا كان نشاط هذه المنطقة الـدفاعى

والحضارى قد بدأ منذ أقدم العصور البشرية فإنه ازداد علـــى مـــر الزمن وبلغ ذروته قديماً في العصر اليونانى والرومانى فمنذ العصور السابقة للتاريخ كان يمر بهذه المنطقة طريقان بريان كانا يربطان مصر بشبه جزيرة سيناء وبلاد العرب وغيرها من البلاد الآســيوية . وفى عصر الفراعنة كانت أيضا تمر بهذه المنطقة القناة القادمة من النيل إلى البحر الأحمر عن طريق وادي الطميلات ، وكان يوجد شمالي مدينة السويس الحالية حصن كبير لحماية الحدود في هذه المنطقة وفى العصر اليوناني الروماني أعيد حفر هذه القناة وجـــدد الحصـــن وأنشـــئت مدينتان هامتان شمالي مدينة السويس ، وزيد عدد الطرق المارة بهذه المنطقة كما زيد اتساع هذه الطرق إلى عشرة أمتار وعين جانبـــها بخطين متصلين من الحصى المستدير وأقيمت الحاميات والآبار علـــى امتدادها ."(انظر، د. إبراهيم نصحى، السويس فى العصور القديمـــة حتى الفتح العربى، ص٤٢)

وفي كل الأوقات التي حاول البعض استنزاف خيرات مصر من خلال متسللين عبرانيين عابرين وهنا وقف المصريون على هذه الأرض ليقدموا شهداءهم وشاهداهم على خروجهم آفلين متحسرين.

فالطامعون الغزاة يروها بوابة عبور من وإلى الجنة الأرضية، بينمـــا نراها نحن ملتقى المشارب في رحاب الإنسانية، فقد تموضعت بفخار وإيمان لتبني جسراً واصلاً بين الديانات منذ وصول أبـــو الأنبيـــاء

إبراهيم عليه السلام وأسرته عبرها إلى مصر حتى اللحظة الراهنة. (راجع، د. محمد السيد غلاب، سابق ص ٩). وحفرت في أرضها طريقاً للحجيج صوب مقدسات المشرق العربي؛ سواء المقدسات المسيحية في فلسطين أو المقدسات الإسلامية في المملكة العربية السعودية ؛ لتمثل للأخيرة أهم مسار في طرق الحج نظراً لأنه يجمع إلى جانب حجاج مصر أولئك الوافدين للحج عن طريق شمال إفريقيا أو المغرب العربي، وكان هذا الطريق يسلك مسارا يمتد من القاهرة شرقاً حتى السويس ثم عبر سيناء الوسطى إلى نخل فالعقبة على رأس الخليج، ثم يسير محاذياً للساحل الشرقي للبحر الأحمر حتى يصل إلى مكة المكرمة ، " وظلت السويس تشهد أيضاً نشاطاً دينياً موسمياً يتمثل في سفر قافلة الحج المصري وكان يتجمع فيها حجيج شمال أفريقيا . وكانت تخرج القافلة من شمال القاهرة إلى السويس عبر الطريق الصحراوي ثم تواصل القافلة مسيرها براً إلى الحجاز . وكان يخرج مع القافلة المحمل ويضم الكسوة الشريفة وكذلك الصرة وهي عبارة عن الخيرات المرصودة للصرف على الأماكن المقدسة وفقرائها . وكان يرأس القافلة أمير الحج . وقد اختص العثمانيون الأمراء المماليك بهذا المنصب الخطير ، ولا ترجع أهميته لأنه يضفي على شاغله الكثير من مظاهر الأبهة والتشريف ولكن لأن هذا المنصب كان ذا طابع حربي لذا فقد كان أمير الحج يتحمل تبعات ضخمة في حماية أرواح الحجاج والمحافظة على المحمل

والأموال وكانت تخرج قوة حربية للحراسة يرأسها قائـــد يســـمى سردار الحج" (انظر، د. سعيد عبد الفتاح عاشور، مدينة الســـويس منذ الفتح العربي إلى بداية العصر الحديث ، ، ص٨٧) .

"ولم يكن ذلك الأمر عارضا أو جديدا، "فقد كان لمصر في عهـــد رمسيس الثاني أسطول في البحر الأحمر كانت بعض سفنه تقوم بنقل النحاس من مناجم سيناء والبعض الأخر تقوم بنقل السلع من بـــلاد الصومال وجنوب بلاد العرب . ولا أدل على اهتمـــام الفراعنـــة بالبحر الأحمر من الطرق البرية والمائية التي تم إنشاؤها لربط النيـــل بالبحر الأحمر في نواح متعددة كانت السويس من بينها. (راجع، د. إبراهيم نصحى، السويس فى العصور القديمة حتى الفـــتح العـــربى، ص٤٢)

"إن مدينة السويس، بسبب موقعها الجغرافي الفريد ، كانت طـــوال العصور القديمة أحد معاقل الدفاع عن مصر من الناحية الشـــرقية ، وقامت بدور هام في التاريخ الاقتصادي للعالم القديم يكـــاد يعـــادل دورها في التاريخ الاقتصادي للعالم الحديث ، وينبغى أن نـــدرك أن العالم لا يتقدمنا إلا من خلال القراءة الفاحصة للجغرافيا والتاريخ ، ولا أعنى هنا الجغرافيا والتاريخ بوصفهما مادة صماء ، لكننى أعنى جغرافيا الروح وتاريخها ممثلة فى البشر على الأرض وفى الزمن المحدد ، ولا أدل على ذلك من استرشاد ""ديليسبس " وغيره بتقرير لجنة لوبير الفرنسى كبير مهندسى الحملة الفرنسية عند تنفيذ المشروع في

النصف الثاني من القرن التاسع عشر . وقد نشر هذا التقرير كاملاً في الكتاب الخالد الذي وضعه علماء الحملة عن مصر وضم بحـوث ومذكرات ورسوم وخرائط علماء الحملة ويعتبر بمثابة دائرة معارف لحضارة الشعب المصري على توالى الأحقاب والدهور منذ العصور القديمة إلى نهاية عهد الاحتلال الفرنسي . (راجع، د. عبد العزيـز الشناوى، مدينة السويس ومنطقتها فى العصر الحديث ، ص١٠٣) ، ولم يكن نشاط الفرنسيين في مدينة السويس ومنطقتها مقصوراً على دراسة مشروع قناة السويس ، بل امتد هذا النشـاط إلى الميـدان العسكرى البحرى . فقد رأى بونابرت ضرورة إنشاء قـوة بحريـة فرنسية تجوب البحر الأحمر وتبسط سيطرة فرنسا في منطقته ، فعهد إلى المهندس " فيرو " Feraud" بانشاء ترسانة في بولاق بالقـاهره صنعت فيها سفن حربية صغيرة ، ثم حملت أجزاء السفن مفككـة على ظهور الجمال إلى السويس حيث تم تركيبها وانزالها إلى البحر ، وكان هذا العمل سابقة أوحت إلى محمد على فيما بعد إلى إعـادة هذه التجربة إبان الحروب الوهابية . واستطاعت فرنسـا إنشـاء اسطول حربي من السفن الخفيفة اتخذ السويس قاعدة لـه ، وقـد شهدت السويس أول أسطول مصرى في العصر الحديث فكان لهـا السبق على الاسكندرية وغيرها من الموانىء المصرية في هذا المضمار . فقد غدت السويس إبان الحـروب الوهابيـة (١٨١١-١٨١٨) قاعدة بحرية تم فيها بناء أول أسطول مصرى ينقل الجنـود المشـاة

والمؤن والعتاد الحربي إلى ينبع ميناء المدينة المنورة أو جده ميناء مكة المكرمة كما أصبحت السويس مركزاً لحشود عسكرية متلاحقة بعث بها محمد على إلى شبه الجزيرة العربية إما بحراً من السويس إلى ينبع أو جدة وإما براً من السويس فالعقبة ثم الحجاز .

إن أهمية هذا الكتاب العمدة تنبع من عمق ما ورد به من معلومات ، ومن موثوقية كتابه الكبار، ومن التقسيم الذى جاء عليه الكتاب ، لكننا نرى غيابا للقراءة الأنثروبولوجية والفولكلورية وبالتالى قراءة للعناصر الثقافية المكونة للسويس الثقافية ،الأمر الذى كان سيشكل نقطة انطلاق مهمة لقياس المتغيرات التي لحقت بالمجتمع السويسي ــ وهي لاشك كثيرة- خاصة بعد التهجير القسري لأبناء السويس بفعل العدوان الصهيوني الإسرائيلي الغاشم في يونيو ١٩٦٧م الذي دام إلى ما بعد انتصار أكتوبر المؤزر في عام ١٩٧٣م ، فضلا عن عناصر الالتقاء الحضارى بينهم وبين الشعوب الأخرى وما يتضمنه من عناصر لغوية وتشكيلية وموسيقية ... إلخ

من هنا نؤكد دعوتنا لإعادة قراءة السويس الموضع والموقع والبشر من خلال كتيبة من الباحثين الجادين لتكتمل صور السويس المعاصرة ، ونستطيع ساعتها عقد المقارنات بين التاريخ البعيد والقريب ويمكن من خلالهما رسم صورة للمستقبل .

إن المتأمل للسويس سيجد أن عوامل الموقع الجغرافي والموضع والوظيفة قد تحالفت في ربط مصير هذه المدينة — التي

تحركت عبر التاريخ فوق خمسين كيلو متراً من قرب الإسماعيلية شمالا حتى السويس الحالية – بالقناة الصناعية التي أوصلت خليج السويس بالنيل أو أحد فروعه في بعض فترات متفاوتة من تاريخ مصر الطويلة . وكان تتويج ذلك كله إطلاق اسم " السويس " على القناة التي تصل البحرين المتوسط والأحمر، فخلد ذلك من اسمها فسجل في التاريخ بأحرف بارزة من نار ونور، نار أحرقت المعتدين على قناتها عندما استعادتها من خلال أبنائها ، ونور يضيء للإنسانية طريق الرخاء والتقدم بين الشرق والغرب "(راجع، د.محمد السيد غلاب، منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ، ص ٣٢).

مسعود شومان

أكتوبر ٢٠١٠

بـــلادنـــا

السّوليس

بقلم

د. محمد السيد غلاب

د. ابراهيم نصحى

د. سعيد عبد الفتاح عاشور

د. عبد العزيز محمد الشناوى

د. محمد صبحى عبد الحكيم

د. محمد يوسف حسن

د. ابراهيم أحمد ابو العلا

الأستاذ حامد محمود

الدار المصرية للتأليف والترجمة

ما من بلد يرتبط اسمه بالتاريخ المصرى ، والنضال المصرى ، كما يرتبط اسم السويس ، ملتقى التجارة فى التاريخ الطويل كله ، وما أحاط بالتجارة من أحداث التطوير السياسى والاجتماعى على مر العصور ، ومفتاح الطريق البحرى الى الشرق قبل قناة السويس وبعد قناة السويس .

وفى التاريخ الحديث ، فانه يكفى السويس أن أصبح اسمها علما على أشرف مواقع النضال الشعبى المصرى ، وأنبلها ، وأكثرها فى التأثير كنقطة تحول فاصلة سنة ١٩٥٦ .

جمال عبد الناصر

محتويات الكتاب

الباب الأول :

الدراسة الجغرافية

منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ .

بقلم : الدكتور محمد السيد غلاب . [٣-٣٦]

* * *

الباب الثانى :

الدراسة التاريخية

الفصل الأول :

السويس فى العصور القديمة حتى الفتح العربى .

بقلم الدكتور : إبراهيم نصحى [٣٩-٦٢]

الفصل الثانى :

مدينة السويس ومنطقتها منذ الفتح العربى إلى بداية العصر الحديث .

بقلم : الدكتور سعيد عبد الفتاح عاشور [٦٣-٨٤]

الفصل الثالث :

مدينة السويس ومنطقتها فى العصر الحديث .

بقلم : الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى [٨٥ — ١٧٣]

الفصل الرابع :

مدينة السويس ومنطقتها فى التاريخ المعاصر .

بقلم : الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى [١٧٤—٢١٧]

الباب الثالث :

الدراسة الاقتصادية

الفصل الأول :

مدينة السويس وأثر قناة السويس على تطورها .

بقلم : الدكتور محمد صبحى عبد الحكيم [٢٢١—٢٤٤]

الفصل الثانى :

جيولوجية منطقة السويس وتوزيع الثروة المعدنية بها

بقلم : الدكتور محمد يوسف حسن . [٢٤٥—٢٥٧]

الفصل الثالث :

الثروة المائية بمنطقة السويس .

بقلم : الدكتور إبراهيم أحمد أبو العلا [٢٥٨—٢٧٤]

الباب الرابع :

السويس مع الثورة

بقلم : الأستاذ حامد محمود محافظ السويس . [٢٧٥ — ٣٠٨]

ملحق بالصور

الباب الأول

الدراسة الجغرافية

منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ

بقلم . الدكتور محمد السيد غلاب

— ١ —

إذا نظرنا إلى خريطة العالم القديم ، لوجدنا نطاقا صحراويا عريضا ما بين خطي عرض ٣٠و١٥ شمالى خط الاستواء ، ويمتد فى أفريقية وغرب آسيا . ويفصل هـذا النطاق الصحراوى بين أهم مركزين من مراكز تكتل السكان ، فى حوض البحر المتوسط وأوروبا شمالا ، وشبه القارة الهندية وما يليها من أقاليم الشرق الأقصى جنوبا بشرق .

غير أن يد الطبيعة قد شقت ذراعين مائيين فى جسم هذا النطاق الصحراوى ، هما الخليج العربى والبحر الأحمر ، وهذان الذراعان يكادان يلتقيان بذراع مائى ثالث يتجه فى اتجاه شرقى غربى هو البحر الأبيض المتوسط . وقد تركت الطبيعة برزخا ضيقا بين البحرين المتوسط والأحمر ، التقى فيه البران الآسيوى والأفريقى ، وتقابل البحران المتوسط والأحمر ، ومن ثم كانت هذه المنطقة — التى تعرف ببرزخ السويس هى ملتقى البرين ومفرق البحرين . ومن ثم أيضاً كانت أهميتها الفريدة ، ليس بالنسبة لتاريخ مصر فحسب ، بل بالنسبة لتاريخ الإنسانية جميعا .

ولا تقتصر أهمية برزخ السويس على هذا الاقتراب الشديد بين البحرين أو الطريقين المائين الرئيسين ، أو على إلتقاء البرين الكبيرين : الآسيوى والأفريقى ، بل لقد أضيف إلى هذا أن قمة خليج السويس هو أحد مكانين يقترب فيهما نهر النيل اقترابا شديدا من البحر الأحمر : السويس والقاهرة شمالا ، والقصير وقنا جنوبا . ومن ثم فأى تفكير فى اتصال وادى النيل الأدنى بتجـارة البحر الأحمر ، كان يتجه فى الحال إلى أى من هذين المكانين ، القاهرة (أو عين شمس) والسويس ، وقنا (أو قفط) والقصير أو ما كان فى محلها .

غير أن طريق النيل — السويس، كان أيسر بكثير من طريق النيل — القصير ، فهو يعبر حافة الدلتا الشرقية مع وادى الطميلات ثم ينحرف جنوبا إلى السويس . أو كان يشق طريقه صوب السويس رأساً فى شقة صحراوية سهلة تكتنفها الكثبان الرملية ، أو حافة الهضبة الشرقية الجيرية، وكان من اليسير على الرسل أو البريد السريع أن يقطعها بسرعة :

بينما طريق النيل — البحر الأحمر كان يسلك وديان الهضبة الشرقية التى لم تكن تخلو من وعورة .

وقبل أن نتحدث عن منطقة السويس بصفة خاصة ، يحسن بنا أن نلم بأهمية موقعها العام . لقد بينا كيف هيأت الطبيعة برزخ السويس ليكون ملتقى البرين ومفرق البحرين . وكيف أن البرزخ هو أحد أقرب نقطتين للبحر الأحمر من وادى النيل الأدنى . وبذلك تهيأت

هذه المنطقة لتلعب دورا كبيرا فى تاريخ مصر والإنسانية كلها ، فهى بحق مدخل مصر الشرقى ، كانت تفد إليها عن طريقه جميع الهجرات البشرية التى دخلتها من جنوبى غرب آسيا .

وبعبارة أخرى هى حلقة الوصل بين مصر وشقيقاتها العربيات فى جنوب غربى آسيا ، وعن طريقها شاركت مصر فى المؤثرات السامية ، أو العربية القديمة التى كانت تموج بها شبه جزيرة العرب ، وحوض دجلة والفرات ، وبلاد الشام :

والواقع أن مصر خلال تاريخها الطويل ، بل وخلال التاريخ القديم لم تكن بمنأى عن المؤثرات السامية (العربية) فى جنوب غربى آسيا ، فقد كان المصريون القدماء يطلقون على الإقليم الذى يقع إلى شرقى سيناء اسم بلاد آسو ، وتسجل الكتب المقدسة قصص تسرب القبائل والأفراد من بلاد الشام إلى مصر ، ولا سيما عندما يشتد الجدب فى هذه البلاد ، وقصة سيدنا يوسف وإخوته مثال لما كانت عليه العلاقات بين مصر وجاراتها الشرقية ، ومن ثم كان طريق وادى الطميلات — الذى كان يعرف بإسم « جاشان أو جوش » فى الكتاب المقدس ، وبرزخ السويس وشمال سيناء مرصعاً بالحاميات ، والمعسكرات ومدن الحدود المصرية ، من عين شمس حتى غزة .

ولذلك لم يكن غريبا أن يكون هذا الإقليم هو موطن العواصم المصرية أثناء حكم الهكسوس ، مثل أفاريس ، وصوعن ، واكسويس ، وأن تظل صوعن (صا الحجر) مدينة هامة أثناء حكم رمسيس الثانى

الذى كان حريصا على حماية حدود مصر الشرقية . أما مدينة اكسويس فقد ظلت حتى الفتح العربى وكان اسمها « سخا » .

ومن برزخ السويس أيضا تدفقت القبائل العربية بعد الفتح العربى ، وأصبحت مصر جزءاً أصليا من الوطن العربى الكبير ، وامتدت الطرق البرية تربط وادى النيل الأدنى بقمة خليج السويس ، كما تربطه بقمة خليج العقبة عن طريق السويس ـ الشط ـ نخل ، وهو طريق يخترق شبه جزيرة سيناء ويقطعها من الغرب إلى الشرق ، ومن العقبة يستأنف طريق الحاج سيره نحو الحجاز . وقد ظل هذا الطريق يستخدم حينا ويترك حينا آخر بلا انقطاع من بدء الفتح العربى لمصر حتى عهد محمد على ، ولم يهمل إلا بعد شق قناة السويس . ومن ثم كانت أهمية مدينة السويس كإحدى المدن الهامة التى يبدأ منها الحاج مسيرته إلى البلاد المقدسة .

وإذا كان البرزخ كملتقى البحرين طريقا بديهيا للاتصال بين جنوب غرب آسيا وشمال شرق أفريقية ، فإنه بصفته طريقا للتجارة مع العالم الموسمى لم يكن بديهيا ، ولم تكن أهميته مستمرة بدون انقطاع . فقد مر على العالم القديم حين من الدهر كانت مجتمعاته منفصلة بعضها عن البعض الآخر ، كل منها مكتف بذاته . فكانت مجتمعات العراق وسوريا وبحر إيجه ومصر ، تعيش فى حالة اكتفاء ذاتى ، ولا تتبادل التجارة إلا فى حدود ضيقة ، وذلك خلال عصر فجر التاريخ ، أى حتى الألف الثانية قبل الميلاد ، ثم بدأ التبادل

التجارى ينشط بين طرف أو أكثر من هـذه الأطراف والأطراف الأخرى ، ولم تكن ثمت تجارة عالمية بالمعنى المعروف حتى عصر الدولة الوسطى فى مصر ، عندما بدأت مصر تهتم بالتجارة الخارجية ؛ وكان حجم هذه التجارة محدودا ، كما كانت موادها محدودة كذلك ، ثم نشطت التجارة نشاطا كبيراً فى عصر الدولة المصرية الحديثة .

بدأت مصر تهتم بتجارة البحر الأحمر منذ عهد الدولة القديمة ، بل إن هناك من الآثار ما يثبت قيام صلات تجارية وثقافية بين عيلام (العراق الأدنى) ومصر ، فى عصر ما قبل الأسرات ، غير أن التجارة مع شواطىء البحر الأحمر القديمة نشطت فى عصر الدولتين الوسطى والحديثة ، إذ ورد ذكر بلاد « بونت » القديمة فى نصـــوص ساحورع (حوالى ٢٤٧٠ ق . م .) ونصوص الأسرة الحادية عشرة (حوالى ٢١٦٠ ق.م.) وفى قصة الملاح الغريق .

غير أن الملــكة حتشبسوت أمرت برسم صور قرى ونباتات وحيوانات بلاد « بونت » على جدران معبدها المعروف بالدير البحرى عام ١٤٩٥ ق . م . وكان المصريون يطلقون اسم الأخضر العظيم على البحر الأحمر (الأحمر تسمية إغريقية نسبة إلى لون الحواجز المرجانية) وكانوا يقايضون مع بــلاد بونت سلعهم من الخناجر وفئوس القتال والقلائد مختلفة الألوان بما عندهم من المر والبخور وخشب الأبانوس والعاج والذهب وجــلود الفهود إلى آخره ... وربما كانت بلاد بونت تشمل شاطئى البحر الأحمر المتقابلين فى الجنوب ، أى بــلاد اليمن ، وساحل أريتريا والصومال

وليس لدينا دليل على أن نطاق التجارة الخارجية المصرية تعدى حدود البحر الأحمر أو دخل فى نطاق المحيط الهندى :

ولابد وأن تجارة النيل والبحر الأحمر استلزمت شق قناة تصل نهر النيل بخليج السويس وبذلك تحولت منطقة البرزخ من منطقة حدود إلى منطقة تجارية نشيطة . وسنرجىء الحديث عن الظروف الجغرافية والطبيعية لهذه القناة إلى حين :

وإذا كانت التجارة فى عهد الدولة المصرية الفرعونية قد امتازت بالصبغة المحلية بصفة عامة فانها أمتازت بالصبغة العالمية بعد فتوح الإسكندر المقدونى وفى عهد خلفائه من مصر ، أى البطالمة . فلأول مرة تلعب مصر دورها التاريخى الهام كمخزن ضخم للتجارة العالمية ، وطريق أساسى لهذه التجارة . وقد عمل البطالمة على استغلال ظروف البيئة المصرية إستغلالا كاملا ، فاستصلحوا الأراضى وشقوا الترع والقنوات وأقاموا المدن والعمائر ، كما ازدهرت التجارة فى عهدهم كما لم تزدهر من قبل ، وشمل نشاط البطالمة التجارى حوض البحر المتوسط كله ، بل وامتد إلى سواحل أسبانيا وغرب أوروبا ، كما امتد شرقاً إلى الهند والصين :

غير أن خيرات مصر الزراعية ، وعائدات التجارة الدولية الجديدة ، لم تكن للفلاحين أو التجار المصريين ، فأرض مصر كلها كانت ملكا للأسرة البطلمية ، والتجار لم يكونوا مصريين ، بل كانت التجارة أيضاً إحتكارا حكوميا بطلمياً . وكانت الصناعة أيضاً إحتكاراً حكومياً بطلميا .

وقد أفادت موانىء البحر الأحمر إفادة كبرى من هذا النشاط التجارى ، إذ كانت هذه الموانى هى نقطة انطلاق الأساطيل التجارية المصرية والأجنبية — إلى موانىء الهند والصين والشرق الأقصى عامة. بل يذهب بعض المؤرخين إلى أن تجارة البحر الأحمر كان لها المقام الأول عند البطالمة ، وكان سبب هذا هو أن مصر كانت الدولة الوحيدة المنظمة ذات المدنية العريقة ، فى حوض البحر الأحمر ، ولم يكن لمنافسى مصر، مثل السلجوقيين فى سوريا ، أو الرومان ، أى منفذ إلى حوض هذا البحر، فكانت تجارته — وبالأحرى تجارة الشرق الأقصى إحتكارا مصرياً خالصاً .

ومن ثم كان اهتمام البطالمة بالطرق الصحراوية بين النيل والبحر الأحمر ، وبصناعة بناء السفن . كما أعاد البطالمة حفر قناة سيزوستريس القديمة التى تصل بين النيل والبحر الأحمر عند قمة خليج السويس . وأسسوا مدينه أرسينوى Arsinoi التى أصبحت ميناء كبيراً سابقاً القلزم والسويس الحالية . كما أقاموا ميوس هرمس ، وليكوس ليمن دبرنيسكى (برفيس) على طول ساحل البحر الأحمر المصرى .

وكانت هذه التجارة تنقل إلى الإسكندرية عن طريق الطرق البرية بين البحر الأحمر والنيل ، ثم عن طريق النيل إلى فروع الدلتا المؤدية ة الإسكندرية ، ولقد كانت لأرسينوى ميزة على هذه الطرق جميعاً ، حيث يمكن نقل التجارة فى السفن على طول الطريق بين

أرسينوى على قمة خليج السويس حتى بابليون (موقع القاهرة الحالى) ثم بطريق النيل إلى الإسكندرية ، وذلك باستغلال قناة النيل — البحر الأحمر .

ولم يتغير شكل التجارة الخارجية بالنسبة لمصر تغيراً يذكر فى العهدين الرومانى والبيزنطى ، فلقد ظلت مصر تحتكر تجارة الهند والشرق القديمة من السلع خفيفة الحمل غالية الثمن ، وظلت الإسكندرية أكبر مخزن تجارى فى حوض البحر المتوسط ، بل لقد كانت عاصمة الإمبراطورية الرومانية التجارية ، كما أعيد حفر قناة النيل — البحر الأحمر مرة أخرى ، وذلك فى عهد تراجان (القرن الثانى الميلادى) . غير أن مصر تدهورت تدهوراً شديداً فى العهد البيزنطى ، وضعفت فيها السلطة المركزية ، وأهملت المرافق الحيوية . وطمرت قناة تراجان (النيل — البحر الأحمر) ، مما سهل أمر فتحها على الفاتحين العرب المسلمين :

وبدخول مصر الإسلام ، تغير التوجيه الجغرافى لمصر تغيراً كبيراً فلم تعد مصر جزءاً من الإمبراطورية البيزنطية ، بل أصبحت جزءا من الدولة العربية الإسلامية ، التى تمتد امتدادا قارياً عظيماً من المحيط الأطلنطى غرباً حتى فارس وبلاد ما وراء النهر فى آسيا الوسطى شرقاً ،ولم يعد البحر المتوسط وحدة حضارية وثقافية : فسواحله الشمالية فى عالم المسيحية، وسواحله الشرقية والجنوبية والغربية (إلى حين) فى دار السلام . ولذلك تدهور مركز الإسكندرية التجارى ، وأصبح نشاطها مقصوراً على تبادل التجارة مع موانىء

سوريا والمغرب والأندلس . غير أن مركز «القلزم» على البحر الأحمر لم يصبه التدهور ، حيث أن صلات مصر ازدادت توثقا مع الشرق عامة ومع موانىء الحجاز بصفة خاصة :

غير أن التجارة العالمية داخل الدولة العربية الإسلامية لم يكن فى بادىء الأمر إلا فى يد جماعة من الوسطاء الأجانب واليهود تحدث عنهم ابن خرداذبه فى كتاب « المسالك والممالك » بأنهم «يسافرون من الشرق إلى الغرب ومن المغرب إلى المشرق براً وبحراً، يجلبون من المغرب الخدم ، والجوارى، والغلمان ، والديباج ، والجلود، والفراء، والسمور والسيوف ، ويركبون من فرنجة (فرنسا) فى البحر الغربى فيخرجون بالفرما ويحملون تجارتهم على الظهر إلى القلزم ، وبينهما خمسة وعشرون فرسخاً ، ثم يركبون البحر الشرقى من القلزم إلى (ميناء المدينة القديم) وجدة ، ثم يمضون إلى السند والهند والصين فيحملون من الصين المسك والعود والكافور والدارصينى وغير ذلك مما يحمل من تلك النواحى حتى يرجعوا إلى القلزم ؛ ثم يحملونه إلى الفرما ، ثم يركبون فى البحر الغربى ، فربما عدلوا بتجاراتهم إلى القسطنطينية فباعوها الروم ، وربما صاروا إلى ملك فرنجة فيبيعونها هناك وقد أستشهد المقريزى فى خططه بهذا النص أيضاً .

ونظراً لأهمية مصر الزراعية والتجارية ، فقد أمر أمير المؤمنين بحفر قناة تصل البحر الأحمر والسويس ، وهى قناة تراجان أو سيزوستريس القديمة ، فحفرت فى عهد عمرو بن العاص وسماها

خليج أمير المؤمنين : وقد ذكر المقريزى أن هذا الوالى استغرق فى حفرها « ستة أشهر ، وجرت فيها الميرة إلى الحجاز ، فسمى خليج أمير المؤمنين ، يعنى عمر بن الخطاب رضى الله عنه ، فإنه هو الذى أشار بحفره ، ولم تزل تجرى فيه السفن من فسطاط مصر إلى مدينة القلزم (بضم القاف وسكون اللام وضم الزاى) التى كانت على حافة البحر الشرقى حيث الموقع الذى يعرف على البحر بالسويس ، وكان يصب ماء النيل فى البحر من عند مدينة القلزم إلى أن أمر الخليفة أبو جعفر المنصور بطمه فى سنة خمس ومائة فطم وبقى منه ما هو موجود الآن » أى الخليج الحاكى أو خليج القاهرة :

وكان طم هذا الخليج فى عهد الخليفة المنصور (القرن الثامن الميلادى) لأسباب سياسية ، فقد خشى أن تحمل فيه الميرة إلى ثوار المدينة : وبذلك انتهى أمر تلك القناة أو الخليج كما كانت تسمى ، وحل محله طريق القوافل بين الفسطاط (أو القاهرة فيما بعد) . والسويس، كما امتد هذا الطريق عبر شبه جزيرةسيناء إلى النخيل فى وسطها ثم إلى أيلة على رأس خليج العقبة ، ومن ثم تبدأ شبكة الطرق البحرية إلى الأبلة والبصرةعلى الخليج العربى ، وإلى المدينة ومكة فى الحجاز ، وإلى الشام شمالا .

وقد أستؤنفت التجارة العالمية بين شطآن البحر المتوسط الاسلامية والمسيحية فى القرن العاشر الميلادى ، وعادت التجارة العالمية بين الشرق والغرب سيرتها القديمة ، وقويت عرى العلاقات الدولية بين الدول

الإسلامية فى الشرق العربى خاصة والدول المسيحية فى إيطاليا خاصة كذلك ، وربما كانت تلك إحدى ثمار الحروب الصليبية الحضارية ، وكان التجار الأوروبيون يأتون إلى موانىء مصر وعاصمتها للحصول على متاجر الشرق ، وبعض المنتجات المحلية ، كما كانوا يعهدون بتجارتهم إلى وسطاء ينقلونها عبر أرض مصر إلى موانىء البحر الأحمر ومنها ، إلى موانىء الشرق الأقصى : وكانت القلزم تلعب دوراً رئيسياً فى نقل هذه التجارة ، إذ كانت مصبا لتجارة أوروبا ، كما كانت مستودعاً لتجارة الشرق الأقصى ، وإن نافستها فى هذا القصير وعيذاب ، كما نافستها أثناء العصر البطلمى ميوس هرمز وكوكس لمين وبرنيكه .

وربما عزى هذا إلى أن القصير وعيذاب ميناء ان من موانىء الحج ، إذ أنهما تقابلان موانىء ينبع وجدة الحجازية ، كما كانت طرق قوافل الحاج المغربية تحط رحالها فى قفط وقوص ثم تعبر الطريق البرى (الصحراء الشرقية) إلى القصير وعيذاب .

غير أن التجارة الشرقية عادت فى القرن الرابع عشر إلى الطرق البرية التى تعبر شمال شبه جزيرة العرب من البصرة إلى العقبة (التى حلت محل أيلة) ثم عبر شبه جزيرة سيناء إلى السويس ، ومن ثم إلى القاهرة ، وبعد ذلك تحمل فى أفرع نهر النيل إلى دمياط ورشيد. وكان حكام مصر يفرضون مكوساً عالية على تجارة العبور هذه ، مما أدى إلى ازدهار البلاد إزدهاراً كبيراً ظهر فى عظمة عمارتها المملوكية ، ولكنه دعا البرتغاليين إلى التفكير فى طريق بحرى يصلهم إلى الشرق الأقصى.

وقد تلقت تجارة مصر وسوريا ضربة مزدوجـــة كبرى فى القرن الخامس عشر، وذلك باكتشاف طريق الرأس الرجاء الصالح سنة ١٤٩٣ ، ثم الفتح العثمانى التركى سنة ١٥١٧ ، وبذلك تحولت التجارة العالمية عن طريق البحر المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربى إلى طريق المحيط الأطلنطى فالمحيط الهندى مباشرة ، فخسرت البلاد ما كانت تجنيه من ثمار التجارة العالمية ، وسارت فى طريق مظلم من التدهور والانحطاط خلال أربعة قرون كاملة .

ثم أعادت الحملة الفرنسية على مصر فى أوائل القرن التاسع عشر إلى الأذهان أهمية موقع مصر الجغرافى مرة أخرى ، ونشط طريق القوافل بين القاهرة والسويس مرة أخرى فى بدء عصر محمد على ، الذى أقنعه البريطانيون بمد السكة الحديدية من الإسكندرية إلى القاهرة ، ومنها إلى السويس ، وذلك لخدمة البريد البريطانى السريع من بريطانيا إلى الهند ، فوق شقة الأرض اليابسة التى تقع بين البحر المتوسط وخليج السويس من ناحية ، وبينه وبين الخليج العربى من ناحية أخرى .

وكان حفر قناة السويس بين البحر المتوسط والبحر الأحمر رأساً نقطة تحول خطيرة فى تاريخ مصر . فإلى جانب ازدهار مدينة السويس ، ونشأة مدن جديدة على القناة . فإنها جعلت مصر محطاً للأطماع الإمبريالية العالمية . مما أدى فى النهاية إلى احتلال مصر . كما أن عائدات المرور بالقناة كانت تعود إلى حملة الأسهم

الأجانب . هذا إلى أن القناة نفسها تشق منطقة صحراوية وتتجنب الدلتا الآهلة بالسكان ولذلك لم تستفد مصر شيئاً من القناة التى بذلت فى سبيل حفرها ، الآلاف من الضحايا واليد العاملة المسخرة والأرض والمال ، بل جاء حفرها بالويلات وبنكبة الاحتلال البريطانى للبلاد . إلى أن أمم جمال عبد الناصر فى ٢٦ يوليه ١٩٥٦ شركة قناة السويس العالمية . فعادت القناة لمصر . بعد أن كانت مصر للقناة . وأصبحت عائدات المرور فى خدمة الأمة المصرية ، بعد أن كانت تصب فى خزائن المساهمين والمستعمرين الأجانب . وعادت مصر تستفيد من موقعها الجغرافى . بعد أن كانت فائدة هذا الموقع قاصرة على الأجانب .

— ٢ —

تتبعنا فيما سبق أهمية موقع برزخ السويس الجغرافى خلال العصور . وتتلخص هذه الأهمية فى أنه برزخ بين البحرين الكبيرين البحر المتوسط ، والبحر الأحمر ، الأول « يتوسط الأرض » المعمورة أو أرض المدنية التى اقتصرت عليها الحضارة والمدنية خلال آلاف السنين . والثانى الطريق المائى الذى يوصل إلى مراكز عريقة أخرى للمدنية فى الهند والصين .

ولذلك نجد أنه لابد من دراسة هذا البرزخ من الناحية الطبيعية

التي مهدت إلى الإيحاء بفكرة قناة النيل والبحر الأحمر . وبفكرة شق قناة السويس نفسها .

برزخ السويس أرض سهلة ، لا تخترقها عقبات طبيعية . ولا تعترضها أى تضاريس يمكن أن تحول دون الحركة اليسيرة السهلة بين البحرين ، أو بين البرين الآسيوى والأفريقى والبرزخ صحراوى أو شبه صحراوى . غير أن فرعاً من فروع النيل أو أكثر كان يتجه شمالا بشرق ليروى أطرافه الشمالية ، كما أن عدم وجود عقبات نباتية — كالغابات — سهل أمر الحركة عبره وخلاله .

وتدل الدراسات الجيولوجية على أن ذراعاً ضحلا من الماء كان يغطى جزءاً من هذا البرزخ ، يكبر أو يصغر خلال الأزمنة الجيولوجية . كما أن هذا البرزخ كان يتعرض أيضاً لطغيان الماء فى جزئه الشمالى أو الجنوبى . أو كلاهما معاً فى بعض فترات العصر الجيولوجى الأخير والعصر الجيولوجى الحديث أى خلال بعض العصور التاريخية، فإذا أضفنا إلى هذا وجود فرع أو أكثر من فروع النيل تخترق الجزء الشمالى من البرزخ أمكننا أن نفهم كيف أن شق قناة بين النيل والبحر الأحمر كان بديهيا ، بل ولتملكنا العجب من تأخر شق قناة السويس حتى القرن التاسع عشر الميلادى .

لقد كان هناك ذراع ضحل من الماء يغطى خليج السويس خلال العصر الكربونى . كما يدل إرساب الصخور الرملية من الخراسان

النوبى فى العصر الكرياسى الأسفل . على أن البحر ظل طاغيا فى منطقة الخليج من العصر الكربونى حتى العصر السينومانى .

وتدل الرواسب الجيرية على أن الخليج كان بحراً ضحلا استمر فى العصرين الترياسى والجوراسى (زمن الحياة الوسطى أو الزمن الجيولوجى الثانى) .

وقد استمر هبوط الخليج فى أواخر الزمن الجيولوجى الثانى

وتوجد تكوينات الايوسين الأسفل فى الأجزاء التى تقع فى السواحل الجنوبية الغربية للخليج . بينما هى غير موجودة فى أجزائه الشمالية الغربية . مما يدل على طغيان الماء على حواف الخليج الجنوبية وانحساره عن حوافه الشمالية . ثم حدث تجدد فى هبوط الخليج فى الايوسين الأوسط .

ويبدو أن الإرساب النهرى من الرمال والحصى والحصباء قد نشط فى عصر الاوليجوسين ولاسيما من الوديان التى تشق طريقها بين جبل عتاقة وجبل القلالة الشمالية .

ويمتاز خليج السويس فى الوقت الحاضر بوجود سلسلة كبيرة من الانكسارات التى تحد سواحله الشرقية والغربية . فهو يعتبر من أكثر أنحاء العالم تصدعاً . فالانكسارات السلمية تتوالى بسرعة كبيرة من كل من الشرق والغرب . وقد حدث معظم هذه التصدعات فى عصر

الاوليجوسين » وهى الجزء الشمالى الغربى لسلسلة التصدعات الكبيرة التى تعرف بالاخدود الشرقى الكبير ، الممتد من بحيرة نياسا فى جنوب أفريقية وتشمل البحر الأحمر كله . وخليج العقبة ومنخفض العرابة وسلسلة الأغوار السورية حتى جبال طوروس . والتى بدأ تكونها فى عصر الايوسين و بلغت ذروتها فى الميوسين .

وقد طغى البحر على انخفاض الميوسين الانكسارى، الذى كون ذراعاً مائياً يمتد من البحر المتوسط غمرت مياهه الخليج عن طريق سلسلة المنخفضات الضحلة التى تكون البرزخ بين البحرين . كما ملأت مياه البحر المتوسط أيضاً بوابة كتلة عتاقة الغربية .

وفى نهاية الميوسين الأوسط انحسر البحر المتوسط — أو ارتفعت أرض البرزخ — نحو الشمال مخلفة سلسلة من البطاح الضحلة ، التى تبخرت مياه بعضها تاركة رواسب بحيرية فى أرض البرزخ .

وبعد أواخر الميوسين الأوسط بدأت الأرض فى الارتفاع مرة أخرى وانحسرت المياه ، وجفت مياه البطاح الضحلة ، واستمرت هذه الحالة فى آخر الميوسين وفى عصر البلايوسين الأسفل .

غير أن عصر البلايوسين الأوسط شهد انخفاضاً آخر من أرض البرزخ ، كما شهد انخفاضاً فى خليج السويس ، وحدثت انكسارات وتصدعات أرضية فى جنوبى البحر الأحمر ، فاتصل الأخدود الذى

يشق الكتلة العربية الأفريقية بالماء وتكون البحر الأحمر ممتلئاً بمياه المحيط الهندى .

وقد تكرر هبوط أرض البرزخ فى آخر البلايوسين ، وفى عصر البلايستوسين (المليون سنة الأخيرة وأحدث العصور الجيولوجية) ، مما جعل البرزخ يمتلىء بالماء من حين إلى آخر ومما جعل مياه البحر المتوسط تتصل بمياه البحر الأحمر .

وقد خلفت هذه الحركات الأرضية الحديثة سلسلة من البحيرات الضحلة ، بعضها يمتد من خليج السويس شمالا ، وينقطع عنه ، مثل البحيرات المرة وبحيرة التمساح ، وبعضها امتداد للبحر المتوسط جنوباً مثل بحيرة المنزلة .

غير أن البرزخ الأرضى ظل موجوداً خلال العصور التاريخية ؛ يصل بين آسيا وإفريقية أى كان هناك طريق برى يصل بين شمال سيناء والدلتا خلال التاريخ الإنسانى المعروف . ويقع هذا البرزخ شمال بحيرة التمساح وجنوب طرف المنزلة الجنوبى .

أما جزء البرزخ الذى يقع جنوبى بحيرة التمساح ، فلم يكن أرضاً يابسة باستمرار ، فمن المؤكد أن البحيرات المرة كانت أكثر اتصالا — خلال فترات أطول من الزمن — بالطرف الشمالى لخليج السويس ، بينما كان ذنب التمساح كان يتصل حيناً وينقطع حيناً آخر بالبحيرات المرة خلال التاريخ .

من هذا يتضح أن إيجاد طريق مائى يصل بين البطاح الضحلة فى التمساح والمرة وبين طرف خليج السويس الشمالى كان أمراً بدهياً لكل من يفكر فى إيجاد طريق مائى بين النيل والبحر الأحمر .

ويتصل بالمظهر الطبيعى لمنطقة البرزخ اختلاف حركة الدلتا وأثرها فى انحدار فروع الدلتا القديمة نحو البحر . فالدلتا بشكلها العام تنحدر نحو الشرق ولشمال ، ولم يكن هذا الانحدار منتظماً أو ثابتاً خلال خلال العصور التاريخية التى نعرفها ، ومن ثم كان اختلاف عدد أفرع الدلتا .

ولدينا تسجيل لعدد فروع الدلتا عندما زار هيرودوت مصر سنة ٤٥٠ ق . م . إذ أنه ذكر أن لدلتا النيل خمسة فروع هى الفرع البيلوزى والفرع السياتيكى والفرع المنديسى والفرع السبنيتى والفرع الكانوبى . أما الفرع البيلوزى فهو الفرع الشرقى الذى كان يجرى فى شرق الدلتا ويقطع منطقة البرزخ ويصب فى البحر المتوسط عند مدينة بيلوز القديمة والعرب يسمونه فرع فرما إذ كانت هذه المدينة تسمى بالفرما فى العصر العربى . (انظر خريطة رقم ١) .

وقد ذكر استرابون الذى زار مصر بعد هيرودوت بحوالى خمسة قرون الفرع البيلوزى أيضا وأشار إليه بطليموس الجغرافى فى كتابه المسمى « الجغرافيا » . وقد حقق الجغرافيون المحدثون هذا الفرع ، مستعينين فى ذلك بأسماء المدن القديمة . و بمظاهر سطح الدلتا نفسها . وتبين من هذه الدراسة أن هذا الفرع كان يبدأ من رأس

الدلتا القديمة عند جزيرة الوراق شمال إمبابة ، ثم يسير شرقى الجزيرة ويتبع مجرى ترعة أبو المنجا إلى مكان اتصالها بترعة الشرقاوية فيتبع مجراها حتى مدينة شبين القناطر . ومن هذه المدينة يصل إلى قرية ميت جحيش عند فم بحر فاقوس ، وهنا يمكن تتبع أثرين له : أحدهما يتبع بحر الشبينى من شبين القناطر مارا بمدينة بلبيس إلى بحر فاقوس حتى قرية ميت جحيش ، وهذا الفرع كان يحد الدلتا من الشرق كما وضعه الأولون ولكنه كان يمر بعيدا عن مدينة بوباست بنحو ثمانية كيلو مترات ، أما الأثر الآخر فكان يتبع البحر الخليلى بعد شبين القناطر ثم يتصل بمجرى بحر أبو الأخضر حتى قرية ميت جحيش فيتبع بحر فاقوس .

وكان فرع النيل البيلوزى يخترق الموقع الحالى لقناة السويس فى نقطة معروفة لا تبعد أكثر من خمسة وعشرين كيلو متراً جنوبى مدينة بورسعيد . وعلى أثر طغيان مياه بحيرة المنزلة على هذه المنطقة اندثرت معالمه .

ولم يكن سطح الدلتا ثابتا ، أو علاقة البحر المتوسط باليابس ثابتة كذلك ، فقد كانت الدلتا تنخفض نحو الشرق والشمال ، فتكثر الفروع المتجهة شمالا بشرق ، وتتسع بحيرة المنزلة ، كما كانت ترتفع تارة أخرى فتجف تلك الفروع وتنكمش بحيرة المنزلة . ويبدو أن الفرع البيلوزى اختفى قبل القرن السابع الميلادى ، وربما ساعد على ذلك سفى الرمال وعدم تطهيره من رواسب الغرين . إلا أنه يجب ألا

تهمل أثر ارتفاع وانخفاض فى السطح ، فقد ذكر لنا الكتاب العرب وصفا لمدن وقرى عديدة لا وجود لها فى الوقت الحاضر ، إذ أنها اندثرت بطغيان مياه بحيرة المنزلة ، ومعنى هذا أن سطح الدلتا الشرقى ارتفع تدريجيا حتى أمكن قيام مدن وقرى على سواحل بحيرة المنزلة المتقهقرة شمالا ، ثم حدث أن انخفض السطح بالتدريج (قدر هبوط الساحل بحوالى ١٤ سم فى كل قرن) حتى طغت مياه بحيرة المنزلة على هذه المدن والقرى فاندثرت ، وقد ظهر أثر هذا الهبوط بشكل واضح فى القرن العاشر الميلادى وبلغت مستنقعات شمال الدلتا أقصى اتساع لها فى القرن الثانى عشر كما يبين المخزومى .

يتلخص الوضع الجغرافى لمنطقة البرزخ إذن فى النقط الآتية :

١ ـ أنه أقرب نقطة ذات اتصال سهل بين البحر الأحمر والنيل

٢ ـ المنطقة من بحيرة التمساح حتى خليج السويس منطقة وهاد طبيعية ، كان الخليج يتقدم شمالا أو ينحسر جنوبا فى فترات مختلفة. وكانت وهاد البحيرات المرة أكثر اتصالا بخليج السويس أى أن مياه البحر الأحمر كانت تطغى حتى البحيرات المرة .

٣ ـ كانت هذه الوهاد تغطيها مياه ضحلة يتصل بعضها ببعض فى بعض فترات التاريخ .

٤ ـ انقطع اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر طبيعيا منذ عصر البلايستوسين . وكان قبل ذلك يتصل وينفصل كما بينا من قبل .

٥ — كان هناك فرع من أفرع الدلتا الشرقية يتصل بمنطقة البرزخ .

لذلك لم يكن من المستبعد أن يكون معظم اتصال البحر الأحمر بالنيل اتصالا طبيعيا ، فطبيعة هذا الاقليم - فى ظروف تاريخيةمعينة . أوحت إلى المصرى — خلال فترات مختلفة من تاريخه الطويل — بأن يصل بين المجارى المائية الطبيعة بعضها ببعض ، فيحدث طريقا مائيا من النيل إلى البحر الأحمر .

(٣)

بعد أن شرحنا الظروف الجغرافية الطبيعة السائدة فى منطقة خليج السويس وبرزخه وشرق الدلتا عامة ، والتى تهيء للإنسان فرصة شق طريق مائى بين البحر الأحمر والنيل ، مما خلق باستمرار مدينة هامة على قمة خليج السويس ، لابد وأن نتتبع تلك القناة خلال العصور التاريخية .

تدل كتابات هـيرودوت (Herodote; Histoires; Livre 128 & II) وديودور (القرن الأول ق . م 33 Livré I) واسترابون ٦٦ ق . م . - ٢٥ م (٢١٠١ ,Livre Xvll 24. 25) وبليني وبعض الكتاب العرب مثل المسعودى والمقريزى على أنه كان هناك اتصال بين النيل والبحر الأحمر أو الخليج العربى ، وكان أصل هذا

الاتصال الظروف الطبيعية ، وما أحدثته التغيرات الجيولوجية على السطح ، مما سهل حفر قناة تسير فى جزئها الأكبر فى مجرى نهرى طبيعى ، حتى تصل الى بحيرة التمساح ، ثم تشق قناة صناعية من بحيرة التمساح حتى البحيرات المرة . ومن ثم تظهر قناة تشق طريقا مائيا طبيعيا يصل البحيرات المرة بخليج السويس .

وإذا كان هيرودوت وديودور الصقلى قد أرجعا هذا الفضل إلى بسماتيك (القرن السابع قبل الميلاد) فإن استرابون وبلينى قد أرجعاه إلى سيزوستريس ، بينما أرجعه العرب خصوصا شمس الدين المقريزى إلى ملك مصرى يسمى طراميس بن ماليا فى عهد ابراهيم الخليل ، ويرى كليدات Cledat أن الاسم الذى ذكره المقريزى تحريف لاسم أورديس أو سنوسرت أو سيزوستريس من الأسرة ١٢ وهى الأسرة التى كانت تحكم مصر ، وهناك نقش فى بنى حسن يبين وصول أحد زعماء البدو مع أسرته إلى شرقى الدلتا عندما أصابها قحط فربما كان ابراهيم عليه السلام يعيش فى عهد الملك سنوسرت أو سيزوستريس الثانى(١) .

ويتحدث هيرودوت وديودور عن رحلات بحرية لسيزوستريس عند مضايق باب المندب كما يتحدثان عن بلاد بونت . من هـذا

(١) Bull · de L .Gust · Franc · du Caire. T . Vvll 1 · 105' Xxlll P . 68-64

نستنتج أنه منذ الأسرة الثانية عشرة وجدت علاقات تجارية وعسكرية بين مصر وبين سواحل البحر الأحمر وهى علاقات كانت مستحيلة مالم يكن هناك طريق مباشر بين مراكز الحضارة على ضفاف النيل وبين البحر الأحمر أو الخليج العربى كما كان يسمى أحياناً .

وقد استغل ملوك هذه الأسرة الفرعين التانيسى والبيلوزى وقد كانا نهرين ملاحيين تجرى فيهما السفن التجارية بين البحر المتوسط ووادى النيل الأدنى ، فحفروا ترعة ملاحية تصل بحيرة التمساح ، حيث كانت نهاية خليج السويس شمالا وبين الفرع البيلوزى ، وقد كانت آثار هذه الترعة ظاهرة فى الطبيعة لغاية سنة ١٨٥٥م ، ووقعت على خرائط المساحة التى رفعها لينان بك وموجل بك لبرزخ السويس وعرفت هذه الترعة باسم ترعة سيز وستريس أو ترعة الفراعنة .

وقد وجد ليبير La Pera وهو أحد علماء الحملة الفرنسية بقايا مدينة مصرية الطابع (١) عند مدخل وادى الطميلات ، وقد أطلق ناقيل عام ١٨٨٣ عليها اسم مدينة المخزن بيثوم . وتقع هذه المدينة بين قناة المياه العذبة وبين القناة القديمة . وآثار هذه المنطقة لا تبعد إلى أكثر من رمسيس الثانى . وهذه المدينة قامت خلفاً لمدينة أقدم هى تل رطب . وكان بها معبد للإله توم . وتمت إلى مدينة تجارية فى عهد بطليموس الثانى ، كما كانت مدينة دينية إلى جانب مكانتها كمدينة تجارية ومركز ودفاعى وميناء نهرى وبحرى ، فقد كانت منطلق

---

(١) T . XI 1 . 295

السفن الملكية الحربية والتجارية نحو البحر الأحمر . ويبدو أن هذه المدينة هى نفسها مدينة هيرو بوليس Heroopolis الاغريقية التى ذكرها استرابون وبلينى فى العهد البطلمى وقد عرفت فى عهد الرومان باسم مدينـــة ايروبوليس Eropolis أو ايرو ، وكانت مركزا تجاريا وحربيا شيد على قناة النيل -- البحر الأحمر(١) .
(انظر خريطة رقم ٢) .

وقد ظلت قناة النيل — البحر الأحمر هذه مهملة بعد ذلك حتى ولى الملك ينخاو من ملوك الأسرة السادسة والعشرين (٦٠٩—٥٩٤ق.م) وحاول إعادة حفر القناة ولكنه لم يتم مشروعه هذا رغم اهتمامه بقوة مصر البحريه .

ثم حفر دارا — ابن قمبيز الفارسى الذى فتح مصر فى القرن الخامس ق . م . — ترعة على غرار ترعة الفراعنة القديمة ، ولكنه نقل فمها فجعله بالقرب من مدينة بوباست عند قرية ميت أبو على الحالية على بحر أبو الأخضر وهو جزء من فرع النيــل البيلوزى القديم .

وكانت هذه القناة تخترق وادى الطميلات وتتبع مجرى ترعة الإسماعلية الحالية ، ثم تسير فى خط قناة السويس الحالى إلى البحر الأحمر وقدأمكن تتبع مجرى هذه القناة بما وضعه دارا من شواخص حجرية تخليداً لذكرى هذا المشروع ، الذى كان يرمى من ورائه إلى تنشيط تجارة مصر مع بلاد فارس عن طريق البحر الأحمر :

---

(١) انظر F I · Petie HΛksos & Israelite Ciries

ويبدو أن خليج السويس كان يصل فى هذا العهد إلى سرابيوم شمالى البحيرات المرة ، وقد انفصلت عنه بحيرة التمساح ، فكان مصب قناة دارا فى البحر الأحمر عند ناحية السرابيوم الحالية .

فى العصر اليونانى — البطلمى — أعاد بطليموس الثانى (من ٢٨٥ — ٢٤٦ م . م .) حفر القناة بين النيل والبحر الأحمر ، فأعاد حفرها مع نقل فمها من بو باست إلى فاكوسا (فاقوس) وأوصلهما حتى البحيرات المرة حيث كان يصل البحر الأحمر ، وأنشأ عند مصبها ميناء أرسينوى أو كليوباتريس التى ظلت مدة طويلة ثغر مصر الجنوبى وكان ثغر أرسينوى يقع بجوار ناحية السرابيوم الحالية بين بحيرة التمساح والبحيرات المرة على قناة السويس .

غير أن هذه القناة أهملت فى أواخر العصر البطلمى إلى أن بدأ تراجان الرومانى فى حفرها وتمت فى عهد أوريان (القرن الثانى الميــلادى) . وقد ذكر القديس أنطونيوس فى رحلاته De Locis Santis إلى البلاد المقدسة ، مدينة كليزما Clysma التى تقع فى نهاية طريق يمر بوادى الطميلات ، وقناة تتبع نفس الطريق ، أما إيرو فكانت مجرد حامية رومانية . وقد ذكر حاج آخر سنة ٣٨٥م إن كليزما تقع على الساحل ، على البحر ، وتمتاز بميناء ذات مرفأ مقفول . يستقبل السفن القادمة من الهند والمسافرة إليها « . . . » سفن روما القادمة من الهند لا تصل إلا إلى كليزما . وهى سفن عديدة وضخمة . لأن هذه الميناء تستقبل كل تجارة الهند » .

وعندما هجر طريق ميوس هرموس و برنيس أى موانىء البحر الأحمروقفط وقوص ، فى القرن السادس الميلادى . أصبحت كليزما هى الميناء الوحيدلمصر على البحر الأحمر . ويتحدث مؤلف كتاب تاريخ الفرنجة Histoire des Francs (٥٧٦ م .) عن طريق مائى يصل بين ذراع البحر الأحمر والمستنقعات والبحيرات المرة والتمساح ، وقناة تصل هذا كله بالنيل . فهل معنى هذا أن القناة كانت موجودة فى القرن السادس الميلادى ؟ على كل حال فقدكانت مدينة إيرو موجودة فى القرن الرابع . كما كانت كليزما قائمة أيضاً حتى الفتح العربى وكان البحر الأحمر معروفا عند العرب باسم بحر القلزم . وهو تحريف لكليزما اليونانية .

ويبدو أن قناة النيل—البحرالأحمر . ضؤل شأنها بعد القرن الثانى الميلادى ، وكانت تتعرض لسفى الرمال . ولم يكن خليج وادى الطميلات يمتلىء بالماء إلا أوقات الفيضان . ولكن بعض البرك والمستنقعات تخلفت عنها . فكانت تظهر من الرمال حينا . وتترك لتطمر حيناً آخر . وقد استطاع العرب بعد فتح مصر مباشرة الاستدلال الى مكانها بسهولة فأعيد حفر خليج أمير المؤمنين . وتم حفرها عام ٣٤ للهجرة . ولم ينقطع سيل ماء النيل عن البحر الأحمر إلا سنة ١٥٠ هـ (٧٦٧ — ٧٦٨ م) فى عهد الخليفة أبى جعفر المنصور .

ويذكر أبو الفدا أن ابن سعد لاحظ اقتراب ساحل البحر المتوسط عند الفرما من البحر الأحمر : وأن هناك مسافة ١٠٤ كيلو مترات

من الفرما إلى قلعة القلزم .

وبدت لعمرو بن العاص - كما يروى أبو الفدا - فكرة إيصال البحرين المتوسط والأحمر . بإنشاء قطع يصل البحر المتوسط بذنب التمساح . ويشرح المسعودى هذه الفكرة بتطويل وإسهاب ، ولكن يبدو أن فكرة قديمة كانت تلوح باستمرار فى الأذهان ، وقفت دون التفكير فى تنفيذ هذا المشروع ، فقد اعتقد اليونان أن مستوى البحر الأحمر أعلا من مستوى البحر المتوسط . ويقال إن عمر بن الخطاب رفض المشروع - كما رفض محمد على بعد ذلك بثلاثة عشر قرنا - على أساس استراتيجى ، إذ ذكر أنه يمكن الروم من السير إلى البحر الأحمر وقطع السبيل على من أراد الحج » .

ويقول المسعودى إن مياه القناة (خليج أمير المؤمنين) كانت تخرج من نقطة تسمى بذنب التمساح حتى بحر القلزم . وهذه هى أول إشارة إلى اسم بحيرة التمساح .

— ٤ —

لقد كان من الطبيعى أن تكون لمصر مدينة عند الطرف الشمالى لخليج السويس فى جميع العصور . وكانت هذه المدينة تربط بأى مشروع يصل بين هذا الطرف والنيل بطريق مائى . ففى العصر الفرعونى كانت هذه المدينة سيكوت ومحلها الآن تل المسخوطة على بعد ١٧ كيلو مترا غربى مدينة الإسماعيلية ، وقد أطلق عليها

الإغريق اسم هيرو بوليس أو إيرو فى العهد الرومانى والبيزنطى .

وعندما انسحبت مياه الخليج نحو الجنوب ، خلفت وراءها سلسلة من الوهاد والبطاح التى كانت تملؤها المياه الضحلة ، فلم تعد هيروبوليس ميناء البحر الأحمر ، ففقدت جزءاً من صفتها التجارية وأهميتها الملاحية ولم تحتفظ إلا بأهميتها الاستراتيجية كجزء من القلاع التى كانت تكون سور مصر الشرقى وتمتد عبر البرزخ وشمال سيناء إلى غزة .

ونشأت ميناء جديدة على الرأس الجديد لخليج السويس ، وكانت تسمى أرسينوى أن أو كليوباتريس فى العصر البطلمى ، ومحل هذه الميناء هى ناحية السيرابيوم التى تقع شمالى البحيرات المرة .

ثم استمر انسحاب خليج السويس نحو الجنوب مرة أخرى ، وانفصلت البحيرات المرة عن الخليج ، فنشأت ميناء البحر الأحمر الجديد ، التى سميت كليزما فى العصر الرومانى ، وهى التى حرف العرب اسمها إلى القلزم وسموا به أيضا البحر الأحمر .

وفى القرن العاشر الميلادى نشأت ضاحية جديدة جنوبى القلزم سميت بالسويس ، ما لبثت أن ضمت إليها القلزم القديمة وحلت محلها وأصبحت ميناء مصر على البحر الأحمر .

فالسويس الحديثة هى سليلة القلزم أو كليزما البيزنطية ، وكليزما

وريثة أرسينوى البطلمية . وأرسينوى هى أيضا وريثة هيروبوليس أو سيكوت الفرعونية .

والسويس أيضا مثل لهجرة المدينة إلى مواضع جديدة تمكنها من القيام بوظيفتها التى يؤهلها لها الموقع الجغرافى المعين . وأياً ما كان اسم المدينة ، فهى ميناء لمصر على الطرف الشمالى لخليج السويس . لأن هذا الخليج هو أقرب نقطة للبحر الأحمر يسهل الاتصال منها مباشرة إلى قلب الحياة المصرية النابض . فهى تفوق طريق موانى البحر الأحمر الجنوبية فى أن الطريق من البحر إلى النيل لا يخترق أوديةوجبالا بركانية وعرة، كماأن المدن عند قنا أوقفط داخلية تضرب فى أعماق الصعيد منعزلة نسبياً عند الدلتا التى فيها تجارة البحرالأبيض المتوسط :

والموقع الجغرافى لخليج السويس والنيل ، يهيء طرف الخليج لنشأة مدينة ، ذات وظيفة محدودة ، هى تجارة البحر الأحمر وما وراءه سواء كانت بلاد بونت أو فارس أو الهند والشرق الأقصى .

فاذا استطاعت هذه المدينة أن تتصل بالنيل بطريق مائى تضاعفت أهمية الموقع الجغرافى وتضاعفت ضخامة الوظيفة وعظمت أهمية المدينة . إذ تتلاقى عندها تجارة الشرق والغرب .

أما موضع المدينة Site فيحدده علاقة اليابس والماء ، أى نقطة انتهاء الماء — من طرف خليج السويس الشمالى — ونقطة بدء

اليابس ، فعندما كان طرف الخليج عند مدخل وادى الطميلات — فى العصر الفرعونى — كانت سيكوت هى الثغر والمخزن التجارى بالاضافة إلى كونها إحدى قلاع سور مصر الشرقى ، وكذلك كانت هيروبوليس أو إيرو فى العصر الإغريقى الرومانى .

وعندما تقهقرالخليج نحو الجنوب تغير الموضع فأصبح أرسينوى عند طرف البحيرات المرة ولما . تقهقر أكثر من ذلك تغير الموضع فأصبح كليزما أو القلزم . وأخيرا استقر الموضع عنـــد السويس الحالية .

وقد تحالفت عوامل الموقع الجغرافى والموضع والوظيفة فى ربط مصير هذه المدينة — التى تحركت عبر التاريخ فوق خمسين كيلو مترا من قرب الإسماعيلية شمالا حتى السويس الحالية — بالقناة الصناعية التيأوصلت خليج السويس بالنيل أو أحد فروعه فى بعض فترات متفاوتة من تاريخ مصر الطويلة . وكان تتويج ذلك كله إطلاق اسم السويس على القناة التى تصل البحرين المتوسط والأحمر اتصالا مباشرا . فخلد ذلك من اسمها وتسجل فى التاريخ بأحرف من نار ونور ، نار أحرقت المعتـــدين على قناتها عنـــدما استعادها أبناؤها ، ونور يضيء للإنسانية طريق الرخاء والتقدم بين الشرق والغرب . (انظر خريطة رقم ٣) .

بعد أن نغادر نقطة الكوبرى ، يظهر الامتداد القديم للخليج نحو الشمال ، إذ يتسع المنخفض وتمتد منطقة مستنقعات بين حافة الجبل

الغربى وقناة السويس . كما يتسع سهل مزروع يحف بمدينة السويس الحالية من جهة الغرب ، وتنهض فوق هذا السهل المنزرع أربعة تلال قليلة الارتفاع تقوم عليها قرى الفلاحين ، ومن بين هذه التلال يوجد تل يقع على بعد ٥٠٠ متر من مصب ترعة المياه العذبة شمالا ، ويبلغ طوله ٣٠٠متر وعرضه ٢٠٠ متر ، ويطلق عليه اسم تل الحاج . وإلى الجنوب الغربى من مصب ترعة المياه العذبة أيضاً يوجد تل آخر هو تل القلزم ويقول ليبر فى كتاب « وصف(١) مصر » أن أحـــد تجار السويس قاده إلى مكان قلعة قديمة تشرف على ميناء بحرى . ولا تزال بقايا تحصينات القلزم باقية حتى الوقت الحاضر . وإلى الجنوب الغربى من تل الحاج بقايا فندق السويس القديم ، الذى كان يرتاده التجار ، وتقوم محله فى الوقت الحاضر شركة المياه ، أما « الأربعين » فقد كانت ضاحية تقع إلى الغرب من السويس . وكانت يستقبل القادمين من القاهرة من طريق صحراوى يتبع — إلى حد ما — الطريق الصحراوى الحالى . وينتهى بمحطة اسمها بير السويس .

وتحتل مدينة السويس الأصلية رقعة من الأرض تمتد فوق ١٧٠٠ مترطولا و ٥٠٠ متر عرضاً فوق لسان البحر أو شبه جزيرة تقع بين البحر وقمة الخليج الضحلة ، ومعظم المدينة يتجمع شمالى خط السكة الحديد الذى يصل بين السويس وبور توفيق ، أما الامتداد الحديث فهو بين هذا الخط والترتيبة حيث توجد مصانع تكرير

---

(١) Descriprion de l'EgyPte, t. xv, P. 171

البترول ومصنع السماد، على جبهة بحرية تطل فوق الميناء .

وتمتاز السويس القديمة بشوارعها الضيقة ومبانيها ذات الطابع المملوكى . وهذه المدينة أى السويس تتميز تماماً عن مدينة القلزم ولا سيما فى العصر التركى ، فعندما دخل الأمـيرال البرتغالى جو دى كاسترو هذا الميناء . خشى الأتراك من تهديد الأساطيل الأجنبية فأنشئوا أسطولا يحمى السويس . ويحمى موانى البحر الأحمر التركية الأخرى . واعتبرت السويس موقعاً حربياً يقيم فيه الجند لحماية مدخل مصر الشرقى . وهذا يعيد إلى أذهاننا أهمية سيكوت وهيروبوليس فى التاريخ القديم . ومن ثم كان بناء الطابية . وهى قلعة حصينة فوق أحد التلال يشرف على البحر ،كما أقيمت فيها دار للصناعة (ترسانة) لترميم وبناء السفن :

وجاء فى وصف تيفينو للسويس عام ١٦٥٧ : « السويس ميناء جميلة ولـكن مياه البـحر فيها قليلة القدر لدرجة أن السفن التجارية لا يمكنها دخول الميناء . أما السفن الحربية فلا تحاول الاقتراب منها قبل أن تفرغ نصف حمولتها ، وبعد ذلك تدخل فى الترسانة بجوار السفن الأخرى حتى تكون فى أمان . . . . . ، وقرية السويس عبارة عن قرية هادئة بها كنيسة للروم غير معتنى بها ، أمامها ميدان متوسط ، وبالقرية نحو مائتى منزل ، يكثر سكانها عندما ترسو السفن التجارية والحربية بمينائها . وبعد ذلك تهجر فتصبح السويس مقفرة جداً » .

وتبدأ نهضة السويس بشق قناة السويس وإنشاء ميناء بور توفيق وتوسيع الحوض ليستقبل السفن القادمة الشرق الأقصى ، وحوض إصلاح السفن . كما تبدأ السويس فى الوقت الحاضر فى نهضة جديدة بانشاء عدد من الصناعات الهامة بها ولاسيما صناعات تكرير البترول وما يشتق منها . وبذلك تعود السويس لتلعب دوراً جديداً فى تاريخها فهى ليست قلعة مصر عند قمة خليج السويس فحسب ، ولا هى مجرد ميناء للعبور فقط ، بل هو ميناء كبير ، يشرف على إحدى صناعات مصر الهامة ، وهى الصناعات البترولية ، ودار للصناعة ومنطلق نحو موانىء البحر الأحمر — أو البحيرة العربية الكبرى — ومبتدأ رحلة الحاج إلى الأراضى المقدسة . وإن نموها العمرانى فى عهد الثورة الحالى لدليل على ازدياد أهميتها الطبيعية و المكتسبة لا بالنسبة للجمهورية العربية المتحدة فحسب ، بل بالنسبة للوطن العربى كله وللعالمين الأفريقى والآسيوى .

اهم المراجع :

- Claude Bourdon : Anciens Cananx, Anciens Sites et Ports de Suez. Soc. Geog. d'Egypte, Le Caire, 1925.
- Description de L'Egypte, ed, Panckouke, t. XI.
- Breasted, J. : Ancient Records. t. III.
- Brown, R. H. : The Land of Goshen and Exodus.
- Said, Rushdi : Geòlogy of Egypt,

المقريزى ـــ الخطط .

المسعودى ـــ مروج الذهب .

عبد الفتاح وهيبه — دراسات فى جغرافية مصر التاريخية ـ ١٩٦٢ .

فؤاد فرج ـ منطقة قناة السويس .

محمد السيد غلاب ـ الجغرافية البشرية والتاريخية لشبه جزيرة سيناء ـ موسوعة سيناء ١٩٦٠ .

الباب الثاني

الدراسة التاريخية

الفصل الأول

السويس فى العصور القديمة حتى الفتح العربى

بقلم الدكتور إبراهيم نصحى

فى عهد بعيد جدا كانت مياه البحر المتوسط تغطى أغلب الوجه البحرى ، وتتوغل فى شرق الدلتا حتى جبل شبراويط غربى البحيرة المرة الكبرى ، لكن هذه المياه انحسرت عند أطراف شرق الدلتا قبل انحسارها عن باقى الدلتا بعصور كثيرة ، ومن ثم كان برزخ السويس أحد مداخل الإنسان الأول إلى مصر . ومن ناحية أخرى كان البحر الأحمر متصلا بحوض البحيرات ويرى بعض الباحثين أن اتصال خليج السويس بمنخفض البحيرات انقطع قبل العصور التاريخية بمدة طويلة ؛ على حين يرى البعض الآخر من الباحثين أن مياه البحر الأحمر عادت فطغت على هذا المنخفض وملأته من جديد وظلت الصلة قائمة حتى الفتح العربى . واستناداً إلى دراسة آثار الطرق القديمة فى هذه المنطقة يوفق فريق ثالث بين هذين الرأيين ، ففى رأى هذا الفريق أن حوض البحيرات قد انفصل فعلا عن رأس خليج السويس قبل

---

* لايفوتنى أن أسجل هنا أنه تحتل مكان الصدارة بين المراجع التى اعتمدت عليها : الرسالة التى حصلا بها الأستاذ إبراهيم أحمد رزقانة على الدكتوراه من جامعة القاهرة فى عام ١٩٤٧ وموضوعها « الجغرافيا التاريخية لشرق الدلتا » ، فقد أمدتنى بكثير من المعلومات والمصادر والمراجع التى استخدمتها فى اعتماد هذا الفصل .

العصور التاريخية بعهد بعيد لكن مياه البحر الأحمر عندما انحسرت خلفت ذراعا كان الفارق بين مستواها ومستوى البحر طفيفاً إلى حد أنه فى أثناء فترات المد كانت المياه تعود فتغمر هذه الذراع وتصل بين رأس الخليج ومنخفض البحيرات . أما فى غير فترات المد فإن المياه كانت تنحسر عن هذه الذراع فتنقطع الصلة بين الخليج والمنخفض مفسحة السبيل أمام الطرق البرية التى كانت تصل بين مصر وشبه جزيرة سيناء وما وراءها . لكن على مر الزمن قل عرض الذراع وازدادت انحناءتها وتكونت عبرها ثلاثة جسور طبيعية (جسر شلوفة وجسر كبريتة وجسر سيرابيوم) اعترضت سبيل الملاحة فى الذراع . والواقع انه فى الوقت الحالى تمتد مياه خليج السويس حتى بلدة الكوبرى ، أى لمسافة ستة كيلو مترات شمالى رأس الخليج فتكون بحيرة شاطئية تمتلىء بالمياه فى فترة المد ويحدها من الشمال جسر شلوفة ، وهو جسر طبيعى مرتفع يفصل بين هذه البحيرة الشاطئية وبين البحيرة المرة الصغرى .

وعندما شق النيل مجراه وكون دلتاه كون أحد فروعه فى عصر ما قبل التاريخ وادى الطميلات فقد كان هذا الفرع ينصرف إلى البحر الأحمر مارا بحوض البحيرات ، لكن التغيرات الجيولوجية التى وقعت فى هذه المنطقة أدت إلى انقطاع جريان هـذا الفرع النهرى القديم الذى يستدل على وجوده برواسب الطين النيلى الموجودة فى حوض البحيرات المرة على عمق ١٧ مترا تحت مستوى البحر وفى بحيرة التمساح على عمق ثمانية أمتار . ويدل عمق الرواسب على أن مياه النيل انقطعت عن هذه المنطقة منذ أزمان موغلة فى القدم .

ولعل هذا الفرع النهرى القديم هو الذى أوحى إلى حكام مصر القدماء بإنشاء قناة تربط النيل بالبحر الأحمر فضلا عن الطرق البرية القديمة التى كانت تربطهما منذ أزمنة سحيقة .

وما سر هذا الاهتمام بربط النيل بالبحر الأحمر ؟ كانت الديانة تسيطر على عقول المصريين القدماء سيطرة تامة حفزتهم إلى الكثير من جلائل الأعمال : ولذلك يقال بحق إن حضارتهم كانت تقوم على معتقداتهم الدينية : وقد اشتهرت بلاد الصومال وجنوب بلاد العرب منذ عهد بعيد بإنتاج البخور والعطور والصموغ التى كان المصرى القديم يحتاج إليها لإقامة شعائر عبادته : وعلى مر الزمن أصبح الأعراب يحتكرون التجارة فى السلع القادمة من أقاليم الشرق الأقصى وخاصة الهند وكانت تصدر الأرز والعاج والأصداف واللآلىء والأصباغ وأصناف البهار المختلفة وأنواعا نادرة من الأخشاب والنباتات الطبية وكذلك القطن والحرير . وإزاء تقدم المدنية فى مصر وبعد ذلك فى حوض البحر المتوسط وإقبال الناس على السلع الشرقية ، بوصفها سلع الترف ، اهتم حكام مصر سواء من الفراعنة أم البطالمة أم الرومان بالتجارة الشرقية من ناحية لسد حاجة الأسواق المحلية وكذلك لإعادة تصدير السلع الشرقية إلى أسواق البحر المتوسط وجنى أرباح طائلة من وراء ذلك ، ومن ناحية أخرى لتصريف منتجات مصر فى الجنوب والشرق وكذلك لإعادة تصدير السلع القادمة من البحر المتوسط . وأما الفرس فانهم اهتموا بربط النيل بالبحر الأحمر ليكون تحت أمرتهم طريق مائى بين وادى النيل وبلادهم .

وكانت السلع تنقل من بلاد الصومال وبلاد العرب إلى أيلة (العقبة) فى طريقها إلى مصر أو البتراء . إما بالطريق البرى وإما بالطريق البحرى فى محاذاة الشاطىء الآسيوى ، كما كانت تنقل إلى مصر بالطريق البحرى فى محاذاة الشاطىء الأفريقى ، وكانت السفن تفرغ حمولتها إما فى إحدى الموانىء المصرية الجنوبية ثم تنقل بطرق القوافل إلى النيل ، وإما أن تمضى فى سبيلها حتى رأس خليج السويس.

وقد أسهمت محافظة السويس فى اتصال مصر بالشعوب الآسيوية وفى الدفاع عن الحدود الشرقية وقامت بدور كبير فى تجارة مصر مع الجنوب والشرق. وإذا كان نشاط هذه المنطقة الدفاعى والحضارى قد بدأ منذ أقدم العصور البشرية فإنه إزداد على مر الزمن وبلغ ذروته قديما فى العصر اليونانى الرومانى . فمنذ العصور السابقة للتاريخ كان يمر بهذه المنطقة طريقان بريان كانا يربطان مصر بشبه جزيرة سيناء وبلاد العرب وغيرها من البلاد الآسيوية . وفى عصر الفراعنة كانت أيضا تمر بهذه المنطقة القناة القادمة من النيل إلى البحر الأحمر عن طريق وادى الطميلات ، وكان يوجد شمالى مدينة السويس الحالية حصن كبير لحماية الحدود فى هذه المنطقة وفى العصر اليونانى الرومانى أعيد حفر هذه القناة وجدد الحصن وأنشئت مدينتان هامتان شمالى مدينة السويس ، وزيد عدد الطرق المارة بهذه المنطقة كما زيد اتساع هذه الطرق إلى عشرة أمتار وعين جانباها بخطين متصلين من الحصى المستدير وأقيمت الحاميات والآبار على امتدادها .

ولانشاء مدن فى هذه المنطقة لأول مرة فى العصر اليونانى الرومانى

ينهض دليلا على أمرين وهما : ازدياد أهمية هذه المنطقة ، واستقرار الأمن فيها مما ساعد على امتداد العمران فيها وانتشاره بين أرجائها بعد أن كان مقصورا على الجزء الشمالى من برزخ السويس منذ عهد الأسرة الحادية عشرة حتى أواخر العصر الفرعونى . وقد كان الفراعنة يستخدمون البدو فى الدفاع عن الحدود الشرقية ، لكن الإغريق استخدموا لهذا الغرض منذ عهد أبسمتيك الأول (٦٦٣-٦٠٩ق.م.) . ونتيجة لذلك كان البدو فالإغريق أقدم سكان هذه المنطقة ، لكن تبعا لازدياد العمران والنشاط التجارى فيها لم يعد سكانها مقصورين على العسكريين بل وفد على المنطقة الكثير من المدنيين من التجار وأرباب الحرف المختلفة من المصريين والإغريق وأشباههم .

أما الطريقان البريان اللذان كانا يمران بهذه المنطقة فهما : طريق وادى الطميلات . والطريق الصحراوى أو طريق الحجاج ، ويرجعان إلى عصر ما قبل الأسرات ، لكن أكثر معلوماتنا عنهما مستمدة من عصر الرومان الذين عنوا بالطرق عناية كبيرة وفقا لسياسة مرسومة، ونشرت فى عصرهم كتب أسفار كثيرة أهم ما تبقى منها يعرف « بدليل سفر الإمبراطور أنطونينوس » كما نشرت خرائط لطرق الإمبراطورية الرومانية لكنه لم يتبق من هذه الخرائط إلا الخريطة التى تعرف « بخريطة يوتينجر » .

وكان طريق وادى الطميلات والطريق الصحراوى يخرجان من منف — التى ظلت قرنا بعد قرن ، سواء فى عهد الفراعنة أم فى عهد

البطالمة والرومان ، نقطة تلاقى أكثر الخطوط الرئيسية فى مصر - ثم يتبعان ضفة النيل اليمنى حتى بابيلون (مصر القديمة) ومنها إلى هليوبوليس (المطرية) حيث كانا يفترقان ، فكان طريق وادى الطميلات يتجه نحو الشمال الشرقى ملتزما الحد الفاصل بين الأرض الزراعية والصحراء — وهو الطريق الذى ما زالت القوافل تسلكه إلى اليوم — حتى يدخل وادى الطميلات عند ثوو (تل الشجافية بجوار التل الكبير) ، ويمضى فى هذا الوادى حتى يصل إلى هيرونبوليس (تل المسخوطة) حيث كانت توجد المدينة المصرية القديمة بيثوم ، وهى التى شبه الإغريق معبودها المصرى آتوم بمعبودهم الإغريقى هيرون ولذلك سموها هيرونبوليس ، أى مدينة هيرون . وبعد ذلك كان الطريق يتجه نحو الجنوب الشرقى إلى سيرابيو (بجوار جبل مريم قرب الطرف الشمالى لحوض البحيرات المرة) ثم يتفادى حوض البحيرات ويمتد على حافة الصحراء فى المنطقة الجافة الصلبة حتى يصل إلى الوادى المحصور بين كوع البحيرة المرة الكبرى وجبل جنيفة فيخترقه ويمضى إلى جبل أبوحسة حيث وجدت لوحتان من الجرانيت الوردى نقش عليها اسم رمسيس الثانى وبقايا مبنى كان فى آن واحد حصنا ومعبدا للإلهة حاتحور من عصر الأسرة الثامنة عشرة لكن رمسيس الثانى ادعاه لنفسه ونقش عليه اسمه . وبعد ذلك كان الطريق يستمر حتى يصل إلى قلوزما (القلزم) .

أما الطريق الصحراوى فإنه بعد انفصاله عن الطريق السابق عند هليوبوليس كان ينثنى نحو الشرق ويتجه مباشرة نحو السويس مخترقا

الصحراء دون أن يمر بين هليوبوليس والسويس إلا بمركزين للمياه وهما بير البطر فى منتصف المسافة وبير العجرود حيث كان يوجد حصن و«خان» وحوض لشرب الحيوان . ووفقا لخريطة بوتينجر كانت محطات هذا الطريق حتى السويس هى بابيلون وأرسينوى وقلوزما . وعند السويس كان طريق وادى الطميلات والطريق الصحراوى يلتقيان ثانية ليخرج طريق واحد إلى أيلة (العقبة) مارا بأوشيا (صدر الحيطان) وفارا (التمد أو النخل) .

وإزاء وعورة هذا الطريق ومخاطره لا نعجب مما تدل عليه الوثائق المصرية من أن الطريق البحرى إلى بلاد العرب كان مفضلا. وقد كان الاتصال البحرى بين مصر وبلاد العرب يرجع إلى عهد الأسرات الأولى من الدولة المصرية القديمة ، ذلك أن نصوص الأسرة الخامسة (حوالى ٢٥٦٠ — ٢٤٧٠ ق.م.) تحدثنا عن الحملتين البحريتين اللتين أرسلهما ملكان من ملوك هذه الأسرة — ساحورع وإيزيس — إلى بلاد الصومال وجنوب بلاد العرب . ويحدثنا كذلك أحد رجال الأسرة السادسة (حــوالى ٢٤٧٠ — ٢٢٧٠ ق . م .) فيقول : « أرسلنى مولاى صاحب الجلالة بيبي (الثانى) إلى بلاد الآسيويين لاستحضار جثمان الصديق الوحيــد رئيس القواد ، الذى كان قد ذهب إلى هذه البلاد ليبنى سفينة سورية للسفر بها إلى الصومال ولكنه قتل هو ومن معه بأيدى قبائل البدو الآسيوية » .

وقد تتابعت رحلات المصريين البحرية إلى بلاد الصومال وبلاد

العرب الجنوبية طوال عصور التاريخ المصرى القديم . وترجع آداب المصريين القدماء أصداء شغفهم بهذه الرحلات فتروى قصة «البحار» كيف أن خرج إلى تلك البـلاد مع نفر من الملاحـين المصريين الجسورين لكن ريحا صرصرا عاتية هبت على سفينتهم فحطمتها وأتت عليها وكل من كانوا فيها سواه ، فقد قذفت به الأمواج على جزيرة أقام فيها فترة من الزمن إلى أن أتيحت له الفرصة ليعود إلى مصر محملا بالهدايا فيروى لأهل بلده ما صادفه من أهوال وما شاهده من عجائب .

وقد كان لمصر فى عهد رمسيس الثانى أسطول فى البحر الأحمر كانت بعض سفنه تقوم بنقل النحاس من مناجم سيناء والبعض الآخر تقوم بنقل السلع من بلاد الصومال وجنوب بلاد العرب . ولا أدل على اهتمام الفراعنة بالبحر الأحمر من الطرق البرية والمائية التى أنشأوها لربط النيل بالبحر الأحمر فى نواح متعددة كانت السويس من بينهـا .

وقد ازدادت أهمية الطريق البحرى فى العصر اليونانى الرومانى ، فقد أنفذ البطالمة البعثات لارتياد شواطىء البحر الأحمر ، وأسسوا عددا من الموانىء على الشاطىء الأفريقى لهذا البحر وعنوا بالطرق التى تربط النيل بالبحر الأحمر ، وأنشأوا أسطولا لتأمين الملاحة فى هذا البحر . واقتفى الرومان أثر البطالمة فنشروا نفوذهم على شواطىء البحر الأحمر وأصلحوا الطرق التى تربطه بالنيل وشقوا طرقا جديدة

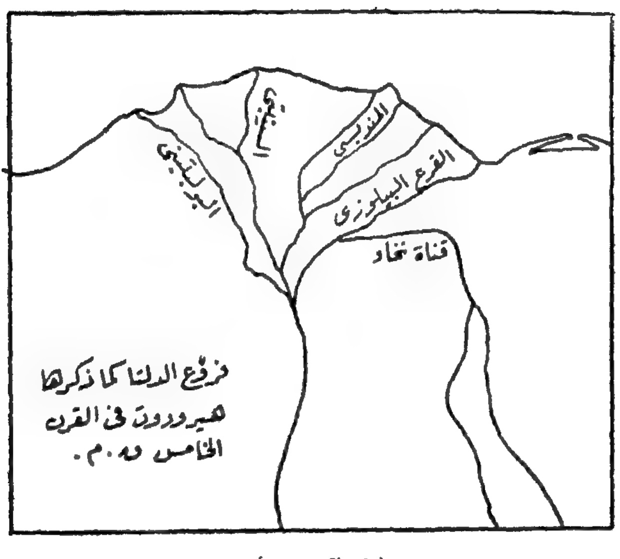
وأقاموا الآبار والحاميات على جوانب هذه الطرق . وإزاء كل ذلك راجت تجارة مصر الشرقية رواجا كبيرا .

أما القناة التي كانت تخرج من النيل وتتصل بالبحر الأحمر عند رأس خليج السويس وتعرف بقناة وادى الطميلات ، فإن معلوماتنا عنها مستمدة من أقوال الكتاب الإغريق والرومان وكذلك من الأدلة الأثرية . ويحدثنا (هيرودوتوس الذى زار مصر حوالى ٤٥٠ ق.م.) بأن فرعون مصر نخاو (٦٠٩ — ٥٩٣ ق . م .) كان أول من حاول حفر قناة بين النيل والبحر الأحمر لكن الملك الفارسى دارا الأول (٥٢١ — ٤٨٦ ق . م .) هو الذى أتم حفر هذه القناة . أما استرابون (الذى زار مصر فى عام ٢٥ . م .) وبلينيوس (الذى عاش فى القرن الأول الميلادى) فإنهما ينسبان حفر هذه القناة إلى أحد فراعنة الأسرة الثانية عشرة (حوالى ٢٠٠٠ — ١٧٨٨ ق . م .) . فهل هذه النسبة تصور الحقيقة أم أن مبعثها ما اشتهر به ملوك هذه الأسرة من إقامة مشروعات عامة ضخمة مثل مشروع بحيرة موريس فى الفيوم ومقياس النيل عند الشلال الثانى ، والقناة التى شقها سنوسرت الأول الذى يدعوه الإغريق سيزوستريس (١٩٨٠ — ١٩٣٦ ق . م .) فى صخور هذا الشلال ؟ والواقع أنه إزاء هذه الأعمال الجليلة لا يستبعد أن يكون أحد ملوك هذه الأسرة قد أقدم على شق قناة وادى الطميلات ، ولا سيما أن هيرودتوس وديودوروس واسترابون وبلينيوس يحدثوننا بأن الملك سيزوستريس قاد جيشاً إلى إقليم «زفت»

وأقام لوحة عند «دبرا» الواقعة على الشاطىء الأفريقى لمضيق باب المندب تخليداً لذكرى اجتيازه هذا المضيق . وفضلا عن ذلك فإنه عثر فى وادى «غازوز» على نص يتحدث عن ميناء على البحر الأحمر تحمل اسم امنمحات الثانى ابن هذا الملك وخليفته .

ومن ناحية أخرى فإن الملكة حتشبسوت (حوالى ١٥٠٥ — ١٤٩٥ ق . م .) نقشت على جدران معبد الدير البحرى أخبار ومناظر الحملة التى أنفذتها إلى بلاد الصومال. ولما كانت سفن هذه الحملة تبدو راسية على شاطىء النيل لا شاطىء البحر ، فان هذا يوحى بوجود اتصال مباشر بين النيل والبحر الأحمر أو بعبارة أخرى بوجود قناة وادى الطميلات فى عصر هذه الملكة . ولذلك فإن بعض الباحثين يرجحون أن تكون حتشبسوت هى التى حفرت قناة وادى الطميلات لكن الرمال لم تلبث أن طمرت القناة فظلت مطمورة إلى أن بدأ نخاو إعادة حفرها وأتم عمله دارا الأول وابنه أجزركسيس (٤٨٦ — ٤٦٥ ق . م .) .

وإذا كان من الجائز أن يكون قد سبق نخاو إلى حفر قناة وادى الطميلات أحد ملوك الأسرة الثانيــة عشرة أو حتشبسوت فإن النصوص التى تتحدث صراحة عن هذه القناة مدونة على اللوحات الفارسية ولوحة بطليموس الثانى . فقد أقام دارا على مجرى القناة ثلاث لوحات فى تل المسخوطة وسيرابيوم وكبريت ، وأقام (اجزر كسيس) لوحة رابعة عند «الكبرى» شمالى مدينة السويس بستة كيلو


الفرع البيلوزى
قناة نخاو
فروع الدلتا كما ذكرها
هيرودوت فى القرن
الخامس ٤٥٠م.

(خريطة رقم ١)

بحيرة التمساح

قناة السويس

سيرابيوم

البحيرات المرة

القلزم

البحر الأحمر

ترعة ال

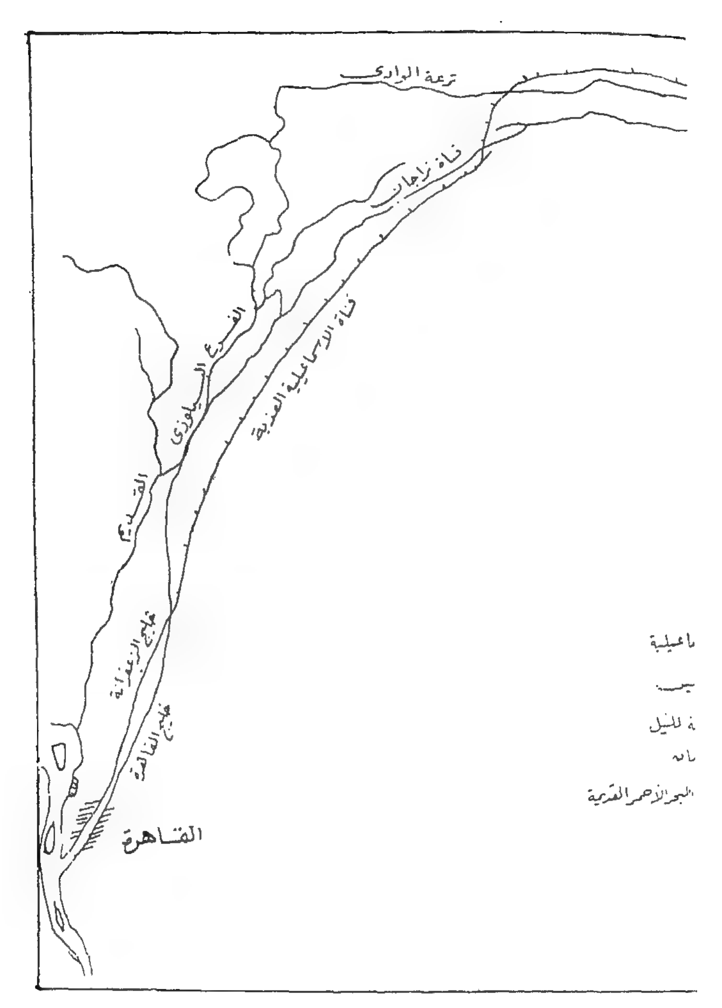
قناة ال

فروع ز

وقناة :

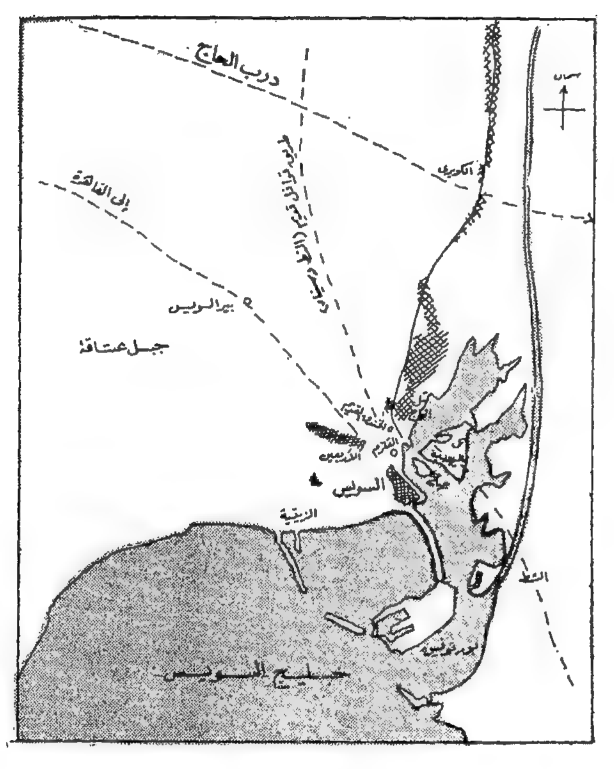
قناة النيـ

(خريطة



ترعة الوادي
قناة زاجان
الفرع البيلوزي
قناة الإسماعيلية العذبة
القديم
خليج الزعفرانة
خليج القاهرة
القاهرة
ماعيلية
ة للنيل
البحر الأحمر القديمة

(رقم ٢)


درب الحاج
الى القاهرة
بير السويس
جبل عتاقة
السويس
الزيتية
خليج السويس

(خريطة رقم ٣)

مترات . وقد لوحظ أن كل لوحة تبعد عن الأخرى بحوالى ٢٥ كيلو متراً ، وأن المسافة بين تل المسخوطة ومخرج القناة من النيل عند تل بسطة تبلغ ضعف هذه المسافة ، ولذلك إما أن تكون قد أقيمت لوحة خامسة بمنطقة التل الكبير على الحافة الجنوبية للهضبة الصحراوية لكن هذه اللوحة لم تكتشف بعد ، وإما أن يكون نخاو هو الذى حفر القناة من تل بسطة حتى تل المسخوطة ويكون دارا واجزركسيس قد حفر الجزء الباقى من تل المسخوطة حتى رأس خليج السويس :

وتتحدث هذه اللوحات عن حفر قناة والقيام بأعمال لإعادة المواصلات البحرية بين مصر وبلاد الفرس عن طريق إقليم سبأ. وقد جاء فى اللوحة الثالثة : « أنا دارا ملك الملوك ... أمرت بحفر قناة تخرج من النهر المسمى النيل الذى يجرى فى مصر وتنتهى إلى البحر المتصل بفارس . وقد حفرت هذه القناة هنا كما أمرت . . . » واللوحة الرابعة التى عثر عليها بالقرب من « الكوبرى » بين الترعة الحلوة والسكة الحديدية ، عند تقاطع طريق الحجاج مع البرزخ شوهت التربة الملحية أغلب نصوصها لكن أمكن التعرف فيها على خرطوش الملك أجزركسيس وقراءة بعض العبارات الواردة عليها واستخلص من ذلك أن أجزركسيس أتم عمل أبيه الذى حال دون إتمامه موته والثورة التى اندلع لهيبها فى مصر عقب وفاته ، وأن العبارة التى وردت فى لوحة دارا الثالثة وجاء فيها «وقد حفرت هذه القناة كما هنا أمرت ...» لا تشير إلى إتمام القناة كلها فى عهد دارا

وإنما إلى إتمامها حتى ذلك المكان الذى أقيمت فيه هذه اللوحة . ويستفاد كذلك من نصوص اللوحات الفارسية أن دارا وأجزركسيس أوصلا قناة وادى الطميلات بحوض البحيرات ثم بخليج السويس عن طريق مجرى يشق جسر كبريتة وشلوفة وأن حوض البحيرات كان بمثابة حوض موازنة بين المياه القادمة من النيل والمياه القادمة من البحر الأحمر .

أما لوحة بطليموس الثانى فإنه عثر عليها فى تل المسخوطة ونقلت إلى متحف القاهرة حيث توجد الآن وهى تعرف بلوحة بيثوم ، نسبة إلى المدينة المصرية القديمة التى أقيمت عندها هذه اللوحة . وقد نقش عليها نص بالهيروغليفية ورد فيه « .... وفى الشهر الثالث من العام السادس (٢٨٠ / ٢٧٩ ق . م .) من حكم جلالته حفروا قناة لإدخال السرور على قلب أبيهم أتوم الإله العظيم والإله الحى سكوث وبقصد إحضار آلهة مديرية خنت يابت ، وهى تخرج من النهر شمالى أون (هليو بوليس) وتنتهى فى بحيرة العقرب ... »

ويستخلص من الأدلة الأثرية وكتابات الإغريق والرومان أن مجرى قناة وادى الطميلات كان يبلغ من الاتساع والعمق ما يسمح بمرور السفن الكبيرة فيها ، فقد كان عرضها ٤٦ متراً وعمقها ١٤ متراً ، وأن جانباً كبيراً من هذه القناة كان يقع فى محافظة الشرقية إذ كانت تخرج أصلاً من فرع النيل التانيتى عند بوبسطيس (تل بسطة) وتشق سبيلها فى المديرية العربية القديمة من الغرب إلى

الشرق مجتازة فرع النيل البلوزى ومارة بعاصمة هـذه المديرية فاكوسة (صفط الحنة) ثم تدخل المديرية الثامنة القديمة فتخترق وادى الطميلات من ثوو (تل الشجانية) فى غربه حتى بيثوم أو هيرونبوليس (تل المسخوطة) فى شرقه . وبعد ذلك كانت تنحنى انحناءة خفيفة نحو وادى « السبع بيار » فى اتجاه من الشمال الغربى إلى الجنوب الشرقى، ثم تنحنى نحو « بير أبو بلاح » متفادية منخفض نفيشة ومتخذة طريقا متعرجا كثير القرب من مجرى الترعة الحلوة الحالية ويوجد فعلا فى الوقت الحاضر بين « بير أبو بلاح » والبحيرة المرة الكبرى منخفض تنتشر الزراعة والمستنقعات فى أكثر أرجائه . وأما إلى الشرق فيوجد جسر سيرابيوم ، وهو شريط صلب مرتفع شقت فيه فى القرن الماضى قناة السويس الحالية ، على حين أن الترعة الحلوة وتوجد فيها آثار مجرى القناة القديمة — شقت فى الشريط المنخفض الذى تغشاه الأرض الزراعية والمستنقعات .

وبعد بير أبو بلاح كانت القناة القديمة تتجه نحو سيرابيوم ثم تخترق حوض البحيرات المرة فى كل امتداده وتخرج من حوض البحيرة المرة الصغرى غربى محطة جنيفة ببضع مئات من الأمتار ثم تسير فى خط متعرج حتى رأس خليج السويس فتصب فيه شمالى مدينة السويس الحالية . ومن أجل فصل مياه القناة عن مياه البحر الأحمر أنشأ بطليموس الثانى عند رأس الخليج فاصلا أشبه مايكون بهويس أو فم للقناة .

ويبدو أنه فى وقت ما إبان عصر البطالمة تغير مخرج القناة فلم حيث كان أولا عند تل بسطة وإنما أصبح عند صفط الحنة ، أى انه بعد أن كانت القناة تخرج من الفرع التانيتى أصبحت تخرج من من الفرع البلوزى ، وذلك لأن استرابون الذى زار مصر فى أواخر القرن الأول قبل الميلاد يقول إن القناة التى تصب فى البحر الأحمر تخرج من النيل عند فاكوسة التى هى صفط الحنة الحديثة . ويبدو أيضا أن القناة أهملت فى أواخر عصر البطالمة وبقيت مهملة فى عهد الرومان حتى عصر الإمبراطور تراجان (٩٨ - ١١٧ م) فطهرها ونقل منبعها من صفط الحنة إلى بابيلون وأصبحت تمر بعد ذلك بهليو بوليس، ثم تلتقى بالمجرى القديم عند مدخل وادى الطميلات شرق تل سليمان . ويبدو كذلك أن القناة استمرت صالحة للملاحة حوالى قرن تقريباً ثم أدركها الإهمال عندما اجتاحت البلاد موجات متلاحقة من الاضطرابات والخلافات الدينية أهملت فى أثنائها شئون البلاد الإدارية والاقتصادية فتعطلت القناة على نحو ما تعطل غيرها من مرافق البلاد. وبقيت القناة معطلة إلى أن فتح العرب مصر فأدركوا فوراً فائدة هذه القناة وطهروا مجراها فى عام ٦٤٣/٦٤٤ وأعادوا الملاحة فيها .

وتذكر المصادر القديمة أنه فى العصر اليونانى الرومانى كانت تقوم عند فم القناة مدينتان هما أرسينوى وقلوزما ، إذ أن ديودورس واسترابون يضعان أرسينوى عند مصب قناة بطلميوس فى البحر الاريترى — وهو الاسم الذى كان الإغريق والرومان يطلقونه على

البحر الأحمر . ويصف بلينيوس مدينة أرسينوى بأنها نقطة التقاء عدة طرق ، إذ أنه إلى جانب الطريقين القديمين القادمين من منف والطريق الصحراوى القديم القادم من أيلة والطريق الحربى القديم القادم من بلو زيون كانت تأتى إلى أرسينوى ثلاثة طرق تخرج عند اوستراسين وكاسيون وجرا على التوالى من الطريق الساحلى القادم من رفح ، وهو الذى ظل الطريق الرئيسى للاتصال بين مصر وآسيا منذ عصر البطالمة (٣٢٣ - ٣٠ ق.م.) حتى القرن الثانى عشر الميلادى . ويضع بلينيوس مدينة أرسينوى على خليج غاراندارا ، وهذا الخليج هو خليج السويس ومن اسمه اشتق اسم وادى غرندل الحالى . وكان يوجد عند مصب هذا الوادى فى البحر مرفأ ومرسى للسفن، ولا يزال هذا المرفأ مستخدماً حتى الوقت الحالى . وربما كانت أرسينوى تقوم حيث توجد فى الوقت الحاضر قرية عجرود الواقعة شمالى السويس ببضع كيلو مترات . وقد كانت أرسينوى مدينة هامة فى عصر البطالمة منذ أنشأها بطلميوس الثانى إجلالا لأخته وزوجته ارسينوى الثانية التى قامت بدور كبير فى توجيه سياسة الدولة فألهها آخوها بعد وفاتها (٢٧٠ ق. م.) وأطلق اسمها على عدد من شوارع مدينة الإسكندرية وكذلك على مديرية الفيوم وعلى عاصمتها . ومن ثم فإن تاريخ إنشاء مدينة أرسينوى عند فم القناة لا يمكن أن يرجع إلى تاريخ متأخر عن منتصف القرن الثالث قبل الميلاد . وفى أواخر عصر البطالمة أطلق على هذه المدينة اسم كليوبترة ، الملكة المشهورة التى كانت آخر من حكم

مصر من أسرة البطالمة (٥١ ـ ٣٠ ق . م .) ، ولكن التسمية الجديدة لم تلبث أن زالت واستعادت المدينة اسمها القديم .

أما قلوزما ، التى حرف العرب اسمها القلزم ، فإن أول إشارة اليها فى المصادر القديمة وردت فيما كتبه لوكيانوس حوالى عام ١٧٠ ميلادية ، فهو يقول : وتقع قلوزما عند نهاية القناة بين النيل والبحر الاريترى ، وهى الميناء التى تبحر منها السفن إلى الهند . وفضلا عن ذلك فإن بطلميوس الجغرافى أشار اليها فى أواخر القرن الثانى وأطلق عليها « قلوزما الحصينة » ، كما ورد ذكرها فى « دليل سفر الامبراطور انطونيوس » وفى « خريطة بوتينجر » وقد ذكر هذه المدينة أيضا جرجوار دى تور فى منتصف القرن السادس الميلادى ، وقال إنها تقع عند رأس الخليج الذى يخترقه المسافر بالطريق المائى من النيل إلى البحر الأحمر .

ويبدو أنه عندما أهملت القناة فى أواخر عهد البطالمة فقدت أرسينوى أهميتها مما حدا بالرومان عندما أصلحوا القناة إلى إنشاء قلوزما حيث أنشىء منذ عصر الفراعنة رابع الحصون الرئيسية التى كانت تحمى الحدود الشرقية بين البحرين الأحمر والمتوسط . ويتبين من النصوص الرومانية أن قلوزما تمتعت فى العصر الرومانى بالأهمية التى تمتعت بها أرسينوى من قبل . وخريطة بوتينجر عند بيان محطات الطريق المؤدى من منف إلى أورشليم تضع أرسينوى إلى يسار خليج السويس وقلوزما إلى يمينه وبينهما فاصل مائى . وبالفعل وجد بوردون شمالى

مدينة السويس منشأتين يفصلهما عن بعضهما بعضا ذراع من البحر .
ويقول لو بير — وكان أحد العلماء الذين رافقوا حملة نابليون — يقول فى كتاب « وصف مصر » : « فى أوائل العصر المسيحى كانت مدينة القلزم تقع على التل الموجود شمالى مدينة السويس الحالية بالقرب من شاطىء البحر . وكان يقوم فى هذا المكان حصن مازالت آثاره مطمورة تحت الرواسب ، كما كان يوجد باب يسمى باب القنصل .
أما الميناء فكانت توجد عند قاعدة المدينة من ناحية الشمال . وكانت المدينة مبنية على هيئة مدرج وممتدة بشكل دائرى ، وقد أمكن التعرف عليها بالرغم من الرمال التى ردمتها . وكانت القناة المتصلة بالنيل تصب فى هذا المكان ، وكان يحافظ على الماء العذب بسدين قويين يفصلانه عن الميناء وعن البحر ، وكان هذا الماء على مستوى أعلى من مستوى البحر ، ومازالت بقايا السدين ظاهرة ممتدة من الشمال الشرقى إلى الجنوب الغربى لمسافة ألف متر وتغطيها الرمال ولا ترتفع فوقها إلا قليلا . وهذان السدان يتركان مدخلا إلى الميناء يسمى باب البحر.
أما الباب الغربى للمدينة فكان يوجد فى المكان الذى يوجد فيه الآن مسجد صغير على طريق بير السويس .... »

وهل كانت توجد فى هذه المنطقة مدينة ثالثة ؟ تختلف آراء المحدثين حول موقع هيرونبوليس : ففريق منهم يضعها بالقرب من أرسينوى القديمة أى من مدينة السويس الحالية ، وفريق ثان يضعها عند تل المسخوطة ، وفريق ثالث يحاول التوفيق بين الرأيين فيقول

إنه كانت توجد مدينتان بهذا الإسم كانت إحداهما مدينة حديثة عند تل المسخوطة ، والأخرى ميناء بحرية بالقرب من أرسينوى . ويبنى الفريق الأول رأيه على أقوال الكتاب الإغريق والرومان ، إذ أن استرابون بعد أن يقول فى صدر إحدى فقراته أن أرسينوى وكليوبترة مدينة واحدة ، يعود فيقول عند آخر هذه الفقرة أن أرسينوى وهيرونبوليس وكليوبترة ثلاث مدن مختلفة متجاورة . وفى رأينا أن هذا التناقض فى ذات الفقرة حول أرسينوى وكليوبترة يلقى من الشك حول قيمة رواية استرابون عن موقع هيرونبوليس ما يقتضى استبعاد هذه الرواية وليس اتخاذها دليلا على الموقع الصحيح لهذه المدينة .

ويقول بلينيوس إنه بعد مغادرة خليج أيلة (العقبة) يوجد خليج آخر يسميه العرب أيان « وهو الذى تقع عليه مدينة هيرون » . ويستخلص من ذلك أن بلينيوس يتفق مع استرابون فى الرأى ، أى أنه كانت توجد بجوار أرسينوى مدينة تدعى هيرونبوليس . لكن لو أن هذا كان حقا ما قصده بلينيوس لقال « وهو الذى تقع عليه مدينة هيرون ومدينة أرسينوى » ، ولما اكتفى بذكر مدينة هيرون فقط . ويقطع بنفى هذا القصد عن بلينيوس قوله فى موضع آخر إن أرسينوى تقع على خليج خاراندارا على نحو مامر بنا . ومعنى ذلك أن هيرونبوليس لم تكن مجاورة لأرسينوى وقلوزما . ويؤكد ذلك مصدران رومانيان لهمـــا وزنهما : فبطلميوس الجغرافى وضع هيرونبوليس وأرسينوى وقلوزما على خطوط عرض مختلفة تقطع بأن هيرونبوليس

وأرسينوى لم تكونا متجاورتين ولا قريبتين من بعضهما بعضاً . هذا إلى أن « دليل سفر الإمبراطور انطونينوس » عند الكلام عن المدن الواقعة على الطريق بين بابيلون وقلوزما يذكر هيرونبوليس ثم سيرابيوم ثم قلوزما . وأخيراً فإن الحفائر التى قام بها نافيل فى تل المسخوطة قد أثبتت أن مديرية نفر يابت كانت تقع فى شمال شرق الدلتا وأن عاصمتها بيثوم ، وهى التى دعاها هيرودوتوس باتوموس وأطلق الإغريق عليها هيرونبوليس ، كانت تقوم عند تل المسخوطة. وقد كشف هناك عن آثار من عصر رمسيس الثانى حتى العصر الرومانى وتدل هذه الآثار على أن هذه المدينة غدت فى عصر البطالمة « مركزاً دينياً هاماً ومركزاً حربياً وتجارياً وميناء نهرياً ونقطة بدء رحيل السفن الملكية المسلحة للأغراض الحربية والتجارية على شواطىء البحر الأحمر » ، ومعنى هذا أن القدماء كانوا يعتبرون البحيرات المرة امتداداً للبحر الأحمر بسبب اتصالها بهذا البحر اتصالا طبيعياً أمداً طويلا ثم اتصالها به صناعياً بعد شق القناة . ولهذا فإن بلينيوس إذا كان يدعو التجويف الواقع عند قمة خليج السويس خليج خارانداراً فإنه كان يدعو خليج السويس بأجمعه الخليج الهيروبوليتى ، نسبة إلى هيرونبوليس .

وإزاء ذلك كله لا سبيل إلى القول بأن هيرونبوليس كانت تقع بالقرب من أرسينوى ، ولا بأنه كانت توجد مدينتان بهذا الإسم إحداهما حربية عند تل المسخوطة والأخرى بحرية عند أرسينوى ،

ولا سيما أنه لم يكشف فى منطقة أرسينوى من الآثار مايدل على وجود مدينة ثانية باسم هيرونبوليس هناك . ولو أنه وجدت فعلا مدينتان قريبتان من بعضهما بعضاً وتحملان هذا الاسم فى هذه المنطقة لمافات الكتاب القدماء الإشارة إلى ذلك وهم الذين لم تفتهم الإشارة إلى وجود مدينتين متباعدتين ولكنهما تحملان اسم أرسينوى . وهما أرسينوى الميناء على رأس خليج السويس وأرسينوى عاصمة الفيوم .

ولما كان القدماء قد عملوا على ربط النيل بالبحر الأحمر فإن هذا يدعو إلى التساؤل عما إذا كانوا قد عملوا أيضاً على ربط البحرين الأحمر والمتوسط على نحو ماحدث فى العصور الحديثة بشق قناة السويس؟ . توجد جسور مجرى مائى عظيم إلى الشمال من بحيرة التمساح مباشرة وعلى بعد بضع مئات من الأمتار من الطريق الحديث المؤدى من الإسماعيلية إلى مستشفى « هيئة قنال السويس » وتظهر هذه الجسور واضحة عند قاعدة التل الذى يقوم عليه هذا المستشفى ويتضح من اتجاهها أن المجرى المائى كان يخترق هضبة الفردان . وقد استرعى هذا المجرى العظيم انتباه « لينان د بلفون » ، مستشار الأشغال فى عهد محمد على ، فقام بعمل مجسات فى أجزاء مختلفة منه حددت اتجاهه وكتب عنه فى مذكراته يقول : « نجد فى شمال غرب الشيخ حنيدق وشمال غرب بحيرة التمساح آثار قناة مازال شاطئاها واضحين تمام الوضوح » ويمضى فيقول : « تأتى هذه القناة القديمة من أطراف بحيرة المنزلة إلى شرق الصالحية حيث نجد مكاناً يسمى أبو طفلة . وبعد

ذلك تضيع معالم القناة فى المستنقعات لكن يمكن تتبعها من جديد فى الجنوب حتى شرق آبار رخم وحتى ذيل بحيرة التمساح » . وعندما قام « اينان » بعمل مجسات فى منطقة هضبة الفردان وجد أن ماتحت التربة فى هذه المنطقة مكون من طمى النيل .

وكذلك قام « جان كليدا » فى عام ١٩١٣ بدراسة هذه القناة فتتبع مجراها ورسمه وبين أنها كانت تنبع من فرع النيل البلوزى بالقرب من تل دفنه ثم تسير نحو الشرق متجنبة المستنقعات الجافة ببحيرة المنزلة إلى منطقة الكثبان الجافة بهضبة الجسر ثم تتجه نحو الجنوب الشرقى إلى بحيرة التمساح فتلتقى مع الترعة الحلوة الحديثة المؤدية من الإسماعيلية إلى بورسعيد على بعد كيلومتر واحد جنوبى هويس شجرة العبيد وتخترق حاجز الجسر ، أى هضبة الفردان . وينثنى مجرى القناة خلال الهضبة كثيراً . ويقول « كليدا » إن حدود المجرى واضحة ومعالمه ظاهرة حتى ليظن أنه لم يفرغ من حفره إلا حديثاً ، وأنه يمكن مشاهدة بقايا القناة بعد اجتيازها بحيرة التمساح إلى يمين جبل مريم وأنها كانت تتصل غرب بير أبو بلاح بالقناة القديمة التى كانت تصل النيل بالبحر الأحمر .

فما كان الغرض من قنـــاة هضبة الفردان ؟ ليس فى النصوص المصرية القديمة ما يمكن الاستدلال منه على أن الفراعنة فكروا فى إيصال البحرين الأحمر والمتوسط . وقد علل « لينان » إحجام المصريين القدماء عن إيجاد اتصال مباشر بين البحرين بخوفهم على

أراضى الدلتا من أن تغرقها مياه البحر الأحمر التى كان يظن أنها أكثر ارتفاعا من مستوى الدلتا .

والواقع أن هذا الوهم لم ينتشر فى بعض العصور القديمة فحسب بل فى العصور الحديثة أيضا إلى أن أثبت بطلانه ليبنان ولاروس فى القرن التاسع عشر . ولعله من الممكن تفسير إحجام المصريين القدماء عن وصل البحرين بعامل آخر وهو الخوف من تيسير الوصول إلى داخل البلاد أمام الغزاة الأجانب وقراصنة البحر ، فكم أثبتت الصحراء وقنوات النيل أنها عقبات كأداء فى طريق الغزاة .

ويستخلص بعض الباحثين المحدثين من عبارات وردت عند الكتاب القدماء أن بطليموس الثانى هو الذى شق قناة هضبة الفردان لوصل البحرين . لكن لا سبيل إلى الشك عندنا فى أن هذه العبارات لا تمت إلى هذه القناة بصلة وإنما تتصل بقناة وادى الطميلات . ومع ذلك فإننا لا نستبعد على ملك منشىء مثل بطلميوس الثانى أن يكون قد أنشأ قناة هضبة الفردان ، وإن كنا نستبعد أن يكون قد أنشأها لربط البحرين وذلك لأنه لم يقم حتى الآن أى دليل على وجود اتصال مباشر بين البحرين فى العصور القديمة من ناحية ، ومن ناحية أخرى لو أنه كان لهذا الاتصال وجود لسلكته السفن فعلا ولكان له من الأهمية ما كان يستتبع حتما أن تسمع أصداؤه فى الوثائق وعند المؤرخين والجغرافيين القدماء . وصمت الوثائق والكتاب القدماء أبلغ دليل على عدم وجود مثل هذا الاتصال .

وكيف أن البطالمة والرومان لم يعملوا على ربط البحرين برغم أنهم أوصلوا النيل بالبحر الأحمر وبالرغم مما يظن من أن بطليموس الثانى أنشأ قناة هضبة الفردان ؟ إننا نعتقد أن ذلك يرجع إلى السبب الجوهرى نفسه الذى نرجح أن يكون الفراعنة قد أحجموا من أجله عن شق قناة بين البحرين ، وهو الرغبة فى عدم تيسير السبيل أمام الغزاة الطامعين فى الاستيلاء على مصر . ولا يفوتنا أن الإنجليز عندما أخفقوا فى الاستيلاء على مصر من ناحية الإسكندرية نجحوا فى هدفهم من ناحية قناة السويس فى سنة ١٨٨٢ وإن باءوا بالخسران هم وحلفاؤهم فى سنة ١٩٥٦. وجملة القول أن فكرة وصل البحرين لم تغب فيما يبدو عن القدماء لكن الرغبة فى تأمين سلامة البلاد من الغزاة الأجانب حالت دون تنفيذ تلك الفكرة .

وماذا كان الغرض إذن من قناة هضبة الفردان ؟ إن القائلين بأن هذه القناة أنشئت للوصل بين البحرين يؤيدون رأيهم بأن الباحثين فى منطقة الهضبة المتسعة التى تبلغ مساحتها ١٣٠٠ كيلو متر مربع لم يعثروا على أى أنقاض تدل على عمران قديم ، ولذلك لا يمكن القول بأن هذه القناة شقت لرى هذه المنطقة أو إمداد سكانها بالمـاء العذب، وإنما شقت للملاحة فقط . وإذا كنا نستبعد أن تكون هذه القناة قد شقت لأغراض عمرانية ، فإننا نستبعد كذلك أن تكون قد شقت لوصل البحرين بسبب ما ذكرناه آنفا . ونعتقد أن هـذه القناة قد شقت لتحقيق هدفين : أحدهما إمداد الحاميات العسكرية

بالمياه العذبة فى هذه المنطقة الصحراوية الهامة للدفاع عن الحـــدود الشرقية . والهدف الآخر سد ثغرة واسعة فى الحدود الشرقية بإقامة هذا المجرى المتسع بعد ما ثبت نجاح فروع النيل فى تعويق تقـــدم الجيوش الغازية . ولا يبعد أن يكون بطلميوس الأول أو الثانى هو الذىأنشأ هذه القناة فىأعقاب فشل برديكاس الوصىعلى الإمبراطورية المقدونية فى اقتحام خط النيل المنيع فى عام ٣٢٢ ق.م. ولعل الطريق الوحيد الذى كان يربط بين البحرين فى عصر الفراعنة كان طريقا حربيا بريا فقط يصل بين الحصون الأربعة المقامة على حدود مصر الشرقية وكانت فى مجموعها تسمى الحائط الملكى . أما فى العصر اليونانى الرومانى فقد أضيف إلى ذلك الطريق ثلاثة طرق تخرج من الطريق الساحلى على نحو ما مر بنا .

وهكذا يتبين لنا أن محافظة السويس ، بسبب موقعها الجغرافى الفريد ، كانت طوال العصور القديمة أحد معاقل الدفاع عن مصر من الناحية الشرقية ، وقامت بدور هام فى التاريخ الاقتصادى للعالم القديم يكاد يعادل دورها فى التاريخ الاقتصادى للعالم الحديث .

الفصل الثانى

مدينة السويس ومنطقتها منذ الفتح العربى إلى بداية العصر الحديث

بقلم الدكتور سعيد عبد الفتاح عاشور

خليج أمير المؤمنين

امتازت مصر منذ أقدم العصور بموقعها الفذ الذى جعلها حلقة الاتصال بين أفريقية وآسيا وأوربا . ومصر دولة أفريقية آسوية تتمتع بشواطىء طويلة تطل على البحر المتوسط من ناحية والبحر الأحمر من ناحية أخرى ، وبذلك هيأ لها موقعها أن تتصل فى سهولة مع بلدان الشرق الأقصى فضلا عن أوربا وجزر البحر المتوسط . لذلك لاعجب إذا قامت مصر منذ أقدم العصور بدورها التقليدى الذى حدده لها موقعها وهو الوساطة التجارية بين الشرق والغرب ، فتأتى إليها متاجر الشرق الأقصى عن طريق البحر الأحمر ، ثم تحمل بطريقة أو أخرى إلى شاطىء البحر المتوسط ليحملها التجار إلى بلاد الغرب ، وبالعكس.

ومن الواضح أن قيام مصر بدور الوساطة التجارية بين الشرق والغرب أدى إلى ظاهرتين أساسيتين : الأولى هى انتعاش بعض الموانى الواقعة على البحرين المتوسط والأحمر ، وهى الموانى التى غدت بمثابة مراكز قصدتها السفن والتجار إما من الشرق أو من الغرب يحملون المتاجر والحاصلات . والثانية هى التفكير فى وسيلة لربط

البحرين المتوسط والأحمر ، مما يسهل على التجار مهمتهم ويوفر عليهم الجهد والوقت والمال .

أما عن الأمر الأول : فقد انتعشت فى العصور القديمة والوسطى عدة موانىء مطلة على البحر المتوسط مثل الفرما ودمياط والإسكندرية وعلى البحر الأحمر مثل القصير وعيذاب والقلزم ، وأما عن الأمر الثانى ، فإن حكام مصر دأبوا منذ أقدم العصور على التفكير فى طريقة لربط البحرين المتوسط والأحمر إما عن طريق مباشر أو غير مباشر ويبدو أن حفر قناة مباشرة تخرج من البحر لتنتهى فى البحر المتوسط كان أمراً صعب التحقيق فى تلك العصور البعيدة ، لذلك اتجه التفكير إلى شق قناة تخرج من النيل إلى البحر الأحمر، وبذلك يتصل البحران بعضهما ببعض عن طريق النيل . وهكذا تسمع فى التاريخ عن قناة نخاو التى خرجت من النيل قرب تفرع الدلتا لتصب فى البحر الأحمر عند ميناء أرزنوى Arisnoe أو السويس ، ثم عن قناة بطليموس التى خرجت من النيل إلى البحيرات المرة ثم البحر الأحمر لتصب عند السويس أيضاً . وفى عصر الرومان اهتم الامبراطور تراجان فى القرن الثانى الميلادى بحفر قناة تخرج من النيل وتتقابل مع قناة نخاو عند بلبيس الحاليـــة ، وهى القناة التى عرفت فى التاريخ باسم قنـــاة تراجان "Amnis Trajane" (١) .

على أنه من الملاحظ على هذه القناة أنها كانت تهمل حيناً وتجدد

---

(١) Encyc' of Islam. art Suez.

أحياناً ، وظل الأمر على ذلك حتى كان فتح العرب لمصر فى القرن السابع الميلادى فوجدوها فى حالة غير صالحة للاستعمال : ويذكر المؤرخون المسلمون أنه لم يكد يتم فتح مصر على يد عمرو بن العاص، حتى ألح الخليفة عمر بن الخطاب على عمرو بن العاص فى حفر قناة تربط بين النيل والبحر الأحمر ، وذلك لتسهيل نقل الغلال من مصر إلى الحرمين، لاسيما بعد أن تعرضت المدينة المنورة لضائقة اقتصادية وقلت بها الأقوات وارتفعت الأسعار . وقد جاء فى كتاب الخليفة إلى عمرو بن العاص «إن أحببت أن يقوم سعر الطعام بالمدينة كسعره بمصر ، حفرت له نهراً وبنيت لهقناطر (١) »ولم يمض عام واحد حتى كان عمرو بن العاص قد أتم حفر الخليج ، وجرت فيه السفن تحمل الغلال إلى الحجاز ، وأطلق عليه خليج أمير المؤمنين نسبة إلىالخليفة عمر بن الخطاب .

وجدير بالذكر أن العرب فكروا فى شق قناة السويس بمعناها الحديث ، أى حفر قناة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر مباشرة وكان عمرو بن العاص نفسه أول من فكر فى هذا المشروع من ولاة مصر الإسلامية ولكن الخليفة عمر بن الخطاب لم يوافقه عليه . كذلك ذكر كل من السيوطي والمسعودى أن الخليفة هارون الرشيد أراد أن يوصل بين بحر الروم وبحر القلزم (البحر المتوسط والبحر الأحمر) ،

---

(١) الطبرى : تاريخ الرسل والملوك ؛ ج ١ ص ٢٥٧٧ — طبعة بريل .

فحذره يحيي بن خالد البرمكي من أن ذلك الطريق سيمكن مراكب الروم من الوصول إلى مياه الحجاز وخطف الناس من الحرمين ، وعندئذ عدل الرشيد عن الفكرة(١)

ومهما يكن من أمر ، فإن حفر خليج أمير المؤمنين من النيل إلى البحر الأحمر فى صدر العصر العربى أدى إلى انتعاش مدينة القلزم أو السويس عند مصب ذلك الخليج فى البحر الأحمر ، بوصفها أقرب موانى مصر الإسلامية إلى الحرمين من ناحية وتجارة الشرق من ناحية أخرى .

القلزم والسويس والطور :

والواقع إن منطقة السويس شهدت نشاط ثلاث مراكز متقاربة لها أهميتها فى العصور الوسطى ، ووردت أسماؤها مجتمعة أو متفرقة فى المراجع العربية المعاصرة ، الأمر الذى يتطلب منا الإشارة إلى هذه المراكز لتوضيح مدى ما كان بينها من ارتباط أو اندماج أو صلات . أما هذه المراكز فهى القلزم والسويس والطور . ويبدو أن التقارب كان شديداً والارتباط قوياً بين القلزم والسويس ، إلى الحد الذى جعل المراجع تعتبرها شيئاً واحداً ، حتى أن المقريزى عندما تكلم فى خططه عن القلزم ذكر موضعها وأصافها ، ثم قال إنها « خربت

---

(١) المسعودى : مروج الذهب ، ج ٤ ص ٩٩ & السيوطى تاريخ الخلفاء ص ١٨٩ & سيدة اسماعيل كاشف : مصر فى فجر الإسلام ص ٣٠٦ .

وعرف موضعها بالسويس تجاه عجرود »(١) وقد أشار ابن حوقل إلى القلزم باعتبارها من حدود ديار مصر الشمالية ، فى حين وصف المقدسى فى كتابه « أحسن التقاسيم » القلزم بأنها بلد « ليست بذات كلأ ولا زرع ولا ضرع ولا حطب ولا شجـر »(٢) ثم إن كلا من المقدسى وياقوت الحموى أجمعا على أن الماء كان يحمل إلى القلزم من موضع قريب يقال له سويس . فالمقدسى يقول إن « ميرة أهل قلزم من بلبيس وشربهم من سويس » . وياقوت يشير إلى أن السويس حلت محل القلزم وصارت ميناءها . ولما تكلم ياقوت عن السويس قال إنها بليدة على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر) ووصفها بأنها ميناء أهل مصر إلى مكة والمدينة(٣)

ونستطيع نحن مما كتبه المؤرخون والجغرافيون المعاصرون عن القلزم والسويس والطور ، أن نستنتج الحقائق الآتية : —

١ — أن القلزم هو الميناء المصرى القديم الواقع على طرف البحر الأحمر والذى اعتمدت عليه البلاد فى الاتصال التجارى وغـير التجارى مع بلدان البحر الأحمر وشرق أفريقية مثل الحجاز والحبشة وغيرهما ، ولكن قلل من شأن القلزم دائماً افتقاره إلى المـاء ، واعتماده على مورد قريب فى السويس .

٢ — أن المسافة قريبة جداً بين القلزم والسويس بحيث لاتتعدى

(١) المقريزى : المواعظ والاعتبار ؛ ج ١ ص ٢١٢ — ٢١٣

(٢) المقدسى : أحسن التقاسيم ص ١٩٦

(٣) ياقوت الحموى : معجم البلدان ؛ ج ٣ ص ٢٨٦ (طبعة بيروت) .

مسيرة يوم واحد ، الأمر الذى جعل الكتاب يعتبرون القلزم والسويس شيئاً واحداً، لا سيما وأن أحدهما لم يستغن عن الآخر : وما زال التل المرتفع القائم بجوار السويس يعرف اليوم باسم قاعة القلزم(١) :

٣ ــ أن القلزم ذاتها خربت فى القرن الخامس الهجرى (الحادى عشر الميلادى) ، فأنشأ التجار قاعدة جديدة لهم فى السويس ـ حيث الماء متوافر ــ وبذلك حل اسم السويس محل القلزم فى المعاملات التجارية وغير التجارية المعاصرة :

٤ ــ كان ميناء السويس فى العصور الوسطى غــير صالح لرسو السفن الكبيرة ،الأمر الذى قلل من أهميته وجعل السفن تقف خارج الميناء وتحمل البضاعة من السفن إلى الميناء وبالعكس فى قوارب صغيرة(٢). ولذلك لم تلبث السفن التجارية أن استعاضت عن السويس بمكان آخر قريب اسمه الطور ، واتخذت هذا المرفأ الجديد نقطة ارتكاز لها . وقد أدى هذا التحول إلى نشاط الطور فى عصر المماليك أى فى أواخر القرن الثالث عشر الميلادى (السابع الهجرى) .

ومهما يكن من أمر ، فإنه تبدو لنا مما سبق حقيقتان كبيرتان :ـ الأولى : ــ أن التقارب كان شديداً، والصــلة وثيقة بين القلزم والسويس والطور فى العصر الإسلامى ، بحيث أنه يمكن إطلاق اسم منطقة السويس على المسرح الذى جمع بين هذه المواضع الثلاثة .

(١) أبوالمحاسن : النجوم الزاهرة ، ج ٨ ص ١٥١

(٢) Heyd : Hist du Commerce du Levant, Tome 2 P. 448

والثانية : أن هذه المنطقة شهدت نشاطاً كبيراً فى العصور الوسطى منذ الفتح العربى حتى نهاية عصر المماليك ، وذلك بوصفها الباب الشرقى الذى يربط مصر بالحجاز والشرق الأقصى . ولا أقل من إلقاء نظرة موجزة على أوجه ذلك النشاط الذى شهدته منطقة السويس فى مختلف الميادين فى العصور الوسطى .

منطقة السويس والنشاط السياسى :

يستفاد من النصوص المعاصرة أن القلزم ظلت طريق الاتصال الرئيسى بين مصر والحجاز فى فجر الإسلام ، وأن الولاة المعينين على مصر كانوا يفدون إليها عن طريق القلزم بالذات ، ومن هؤلاء الأشتر بن مالك بن الحارث النخعى الذى عينه على بن أبى طالب والياً على مصر سنة ٣٧ هـ (٦٥٧م) ، فأتى مصر عن طريق القلزم . ولكن الأشتر لم يلبث أن شرب عسلا مسموماً فى القلزم فمات ، فلما بلغ عمرو بن العاص ذلك — وكانت هذه الأحداث أثناء الفتنة بين على ومعاوية — قال « إن لله جنداً من عسل »(١)

كذلك ورد فى أحداث سنة ٢٠٦ هـ (٨٢١م) أنه عندما أراد خالد بن مزيد الشيبانى الوالى على مصر من قبل الخليفة المأمون مغادرة البلاد ، فإنه غادرها إلى مكة عن طريق القلزم .

ومرة أخرى يتردد اسم القلزم فى الأحداث السياسية التى أحاطت بقيام الدولة الفاطمية فى مصر . ذلك أنه لم يكد يستولى الفاطميون على مصر

---

(١) الطبرى : تاريخ الرسل والملوك ؛ ج ١ ص ٣٢٤٢ (طبعة بريل) .

حتى دب النزاع بينهم وبين أتباعهم القرامطة فى الشام ، وهم الذين خرجوا عن ولائهم للفاطميين بالشام واستباحوا لأنفسهم احتلال دمشق سنة ٣٥٧هـ (٩٦٨م) ، بعد أن كانوا لا يحاربون إلا بوحى من الفاطميين . وقد رأى جوهر الصقلى أن يتحدى القرامطة بفتح الشام وسرعان مادارت الحرب بين الفاطمين و القرامطة سنة ٣٥٨هـ (٩٦٩م) ، فحلت الهزيمة بالجيوش الفاطمية سنة ٩٧١، مما جعل زعيم القرامطة - وهو الحسن القرمطى - يهاجم مصر ، فسيطر على برزخ السويس واتخذ القلزم مركزاً لعملياته الحربية فى البلاد . وقد فشلت جهود القرامطة فى التوغل داخل البلاد ، ولكنهم اتخذوا منطقة السويس محلا لنشاطهم ، حتى تمكن جوهر الصقلى من طردهم نهائياً إلى بلاد الشام(١).

ومن المعروف أن مصر تعرضت لتهديد خطير من جانب الصليبيين فى عصر الحروب الصليبية ، الأمر الذى جعل صلاح الدين وحلفاءه من السلاطين يهتمون بتحصين حدود مصر الشرقية المتاخمة لشبه جزيرة سيناء ، ومن هذه الحدود منطقة السويس. وثمة إشارات فى المراجع تؤكد أن طريق السويس ظل طوال العصور الوسطى منفذاً أساسياً موصلا إلى الشام ، فإذا حدثت فتنة فى عصر المماليك وأراد بعض الأمراء إغلاق الطريق المؤدية إلى الشام لمنع فرار خصومهم، أسرعوا بإغلاق طريق السويس(٢) .

على أنه ربما قال من أهمية طريق السويس كثرة فساد العربان فيه

---

(١) حسن إبراهيم حسن : تاريخ الدولة الفاطمية ؛ ص ١٥٣

(٢) المقريزى : السلوك ؛ ج ٢ ص ٦٠

وتهديدهم المستمر لعابريه . والمعروف أن العــربان فى العصور الوسطى انتشروا فى أجزاء معينة من مصر - مثل الصحراء الشرقية والبحيرة والفيوم والمنيا - وأنهم ظلوا دائماً أبداً مصدر القلاقل والفتن والاضطرابات التى شهدتها تلك الجهات فى العصور الوسطى : ولم يكتف العربان عندئذ بالاعتداء على الفلاحين والتجار والمسافرين وأهالى المــدن المجاورة ، بل دأبوا أيضاً على تهديد الحجاج القاصدين بيت الله الحرام وقطع الطريق عليهم ونهب مامعهم من متاع وأموال(١) .

ويبدو أن منطقة السويس بالذات كانت هدفاً لعبث العربان ، بدليل ما نجده فى المراجع من حرص سلاطين المماليك على إرسال الحملات التأديبية بين حين وآخر إلى السويس . من ذلك ما يرويه المقريزى فى حوادث سنة ٧٠١هـ (١٣٠٢م) من أنه «كثر فساد العربان وتعدى شرهم فى الطريق » فخرج الأمير بيبرس الدوادار إلى السويس والطور لقتالهم وتأديبهم. كذلك يعود المقريزى فى حوادث سنة ٧١٣هـ (١٣١٣م) إلى الإشارة إلى أن العربان كثر قطعهم الطريق وكسروا الخراج ، « فبعث السلطان عدة من الأمراء حتى أمسكوا طريق السويس»(٢) .

السويس طريق الحجاج :

ذكر السيوطى الطريق المسلوك من مصر إلى مكة والحجاز ، فقال :

---

(١) سعيد عاشور : المجتمع المصرى فى عصر سلاطين المماليك ص٥٢ — ٥٤

(٢) المقريزى : السلوك ، ج ١ ص ٩٢١ ؛ ج ٢ ص ١٢٩

إن ركب الحجاج يخرج من القاهرة قاصدا السويس فى خمس مراحل ومن هناك يتجه الحجاج إلى أيلة ومنها إلى الحجاز . فالسويس كانت مركزا هاما لتجمع الحجاج فى مصر فى العصور الوسطى ، وكانوا ينتقلون إليها من القاهرة إما فى خليج أمير المؤمنين - قبل طمه - ، وإما سيرا فى القوافل عبر الصحراء الشرقية . فاذا وصل الحجاج إلى السويس فإنهم يركبون البحر قاصدين شواطئ الحجاز مباشرة ، وإن كان معظمهم يسلك الطريق البرى إلى أيلة ومنها إلى الحجاز (١) . وكان يوم خروج الحجاج من مصر إلى السويس يوماً حافلا « فيخرج الركب من مصر بالمحمل السلطانى والسبيل المسبل للفقراء والضعفاء والمنقطعين بالماء والزاد والأشربة والأدوية والعقاقير والأطباء والكحالين والمجبرين والأدلاء والأئمة والمؤذنين والأمراء والجند والقاضى والشهود والدواوين والأمناء ومغسل الموتى ... فى أكمل زى وأتم أبهة ... »(٢) .

على أنه يلاحظ أن طريق السويس تعطل زمن الحروب الصليبية ، ولم يعد الطريق المثالى الآمن للحجاج القاصدين الحجاز . ذلك أن الصليبين لم يكادوا يثبتون أقدامهم فى الحجاز فى أواخر القرن الحادى عشر ، حتى أخذوا يتطلعون إلى مصر ، بل إن ملكهم بلدوين الأول شرع فعلا فى غزو مصر سنة ١١١٦م وأخذ يتنقل من أيلة إلى

(١) السيوطى : حسن المحاضرة فى أخبار مصر والقاهرة، ج ٢ص١٦٥ & سيدة الكاشف : مصر فى فجر الإسلام ص ٣١٠

(٢) السيوطى : المرجع السابق .

سيناء حتى وصل إلى الفرما وتنيس على شاطىء بحيرة المنزلة(١) ولاشك فى أن استيلاء الصليبين على آيلة هدد طريق السويس — أيلة إلى الحجاز ، كما أن تلك القاعدة التى غدت للصليبيين عند رأس خليج العقبة هددت سفن الحجاج المتجهة من شمال البحر الأحمر إلى الحرمين . ومصداق ذلك ما أتاه أحد أمراء الصليبين - وهو أرناط صاحب حصن الكرك — إذ بنى أسطولا بحريا وأبحر به من أيلة سنة ١١٨٢ ليغير على الموانى المصرية على ساحل البحر الأحمر ويعتدى على سفن التجار المسلمين فى ذلك البحر ، بل لقد بلغ به الأمر أن أغار على شواطىء الحجاز فى مقابلة المدينة حتى غدا الصليبيون على مسيرة يوم واحد من مدينة الرسول عليه الصلاة والسلام(٢) . ولم يسكت المسلمون عن ذلك العدوان ، بل قام العادل الأيوبى - أخو صلاح الدين - ببناء أسطول من السفن الكبيرة حملت أجزاؤه مفككة على ظهور الجمال إلى السويس ، وهناك نزلت فى البحر الأحمر وأخذت تطارد السفن الصليبية حتى أنزلت بهم الهزيمة واضطرتهم إلى الفرار . ويبدو أن قرب الصليبيين من طريق السويس - أيلة ، كان له أثره فى تنفير الحجاج المسلمين من ذلك الطريق ، فتحول الحجاج إلى طريق قوص - عيذاب ، ومن الأخيرة عبر البحر إلى جدة والحجاز .

---

(١) سعيد عاشور : الحركة الصليبية ج ١ ص ٣٢٧ ؛ ج ٢ ص ٩٦٣

(٢) ابن واصل : مفرج الكروب ج ٢ ص ١٢٧ ؛ أبوشامة : كتاب الروضتين ج ٢ ص ٣٦ — ٣٧ .

وهكذا تعرضت منطقة السويس لفترة من الذبول استمرت حتى منتصف القرن الثالث عشر عندما قامت دولة المماليك فى مصر والشام. وقد صحب قيام دولة المماليك دخول القوى الصليبية فى الدور الأخير من أدوار حياتها، فأخذ سلاطين المماليك ينزلون بالصليبيين الضربة تلو الأخرى ويستردون منهم مدينة بعد أخرى حتى تم طرد آخر البقايا الصليبية من الشام فى أواخر القرن الثالث عشر: ولاشك فى أن زوال الخطر الصليبي عن شبه جزيرة سيناء وجنوب بلاد الشام أدى إلى تأمين منطقة السويس وعودة الحياة إليها بوصفها مركزا هاما على طريق الحج والتجارة.

من ذلك أن السلطان الظاهر بيبرس أرسل بعثة لتعمير قلعة السويس سنة ١٢٦٠ م (٦٥٨ هـ) حتى تكون تلك القلعة على أهبة الاستعداد للعمل، وأقام فيها حامية قوية من الجند، لأن بيبرس أدرك أهمية السويس بوصفها خط دفاع أول عن حدود مصر الشرقية فضلا عن أنها مفتاح الطريق البرى إلى الحجاز عبر شبه جزيرة سيناء(١) ثم إن السلطان الظاهر بيبرس لم يكتف بتدعيم مركز السويس، وإنما رأى ضرورة الاستيلاء على مركز استراتيجى هام فى جنوب بلاد الشام ليؤمن طريق الحجاج، فاستولى على حصن الكرك - جنوبى البحر الميت - من صاحبه المغيث عمر الأيوبى

---

(١) أبوالمحاسن: النجوم الزاهرة ج ٧ ص ١٩٢

سنة ١٢٦٣ م (٦٦١ هـ)(١) هذا بالإضافة إلى أن بيبرس اهتم اهتماما خاصا بتقليم أظافر البدو والأعراب فى صحراء السويس لمنعهم من الاعتداء على الحجاج والتجار ، وجرد عدة حملات إلى الصحراء الشرقية لهذا الغرض .

وبعد أن استولى بيبرس على أيلة من الصليبيين سنة ١٢٦٧ م ، أحس بأنه نجح فى تأمين الطريق البرى للحج بعد أن وطد سلطانه فى السويس وغزة والكرك والشوبك وأيله ، فقام بأداء فريضة الحج سنة ١٢٦٩ . غير أن الطريق الذى سلكه بيبرس إلى الحجاز - وهو طريق الكرك والشوبك - لم يكن أهم طريق برى للحج ، بل ربما كان أقلها أهمية . وربما كان السبب فى ذلك هو رغبة بيبرس فى التخفى وإحاطة رحلته بالسرية التامة والتكتم الشديد . وتشير المراجع إلى أن أهم طرق الحج فى عصر المماليك كان الطريق من القاهرة إلى بركة الحاج - وهو أكبر خان فى مصر ومنه يتزود الحجاج بكل ما يلزمهم من مطالب السفر ، ومن بركة الحاج يتجه الحجاج إلى السويس مارين بالبويب والحمرة وشيخ التكرورى وعجرود . ومن السويس يتجه الحجاج إلى أيلة إما مارين ببئر مبعوق وعين سدر . وإما مارين بقلاع النواطير الثلاث ثم دية الحاج وقلعة نخل ودية البغلة . وكان الطريق الأخير أكثر شيوعا فى عصر المماليك .

وقد استمر طريق القاهرة السويس موضع عناية سلاطين المماليك ، بوصفه طريق الحجاج الموصل إلى الحجاز : من ذلك أنه تم فى عصر السلطان الناصر محمد بن قلاوون إنشاء خان للمسافرين عند بركة

---

(١) أبوالفدا : المختصر ؟ ج ٣ ص ٢٢٥

عجرود ـ إلى الشمال الغربي من السويس وعلى بعد عشرين كيلو متراً منها ـ وجعل بذلك الخان بئراً وساقية . ثم أنشأ الملك الناصر حسن بجوار هذه الساقية أربع فساق تملأ بالماء ليشرب منها الحجاج : وفى سنة ٩١٥ هـ (١٥٠٩ م) جدد السلطان أبو النصر قانصوه الغورى الخان السابق ذكره وأنشأ به مسجدا بمئذنة ، ثم أنشأ بجوار المسجد قلعة بها حرس للمحافظة على الطريق(١) .

النشاط العمرانى والاقتصادى فى منطقة السويس :

كانت تقطن منطقة السويس قبل الفتح الإسلامى جماعة من الناس تشتغل غالبا بصيد الأسماك وبالقرصنة . ولكن السويس لم تلبث أن شهدت نشاطا واسعا وانتعشت انتعاشا واضحا فى العصر الإسلامى بالذات(٢) .

وكان أول مااشتهرت به السويس فى ميدان النشاط الاقتصادى فى العصر الإسلامى هو بناء السفن . ويظهر أن بناء السفن كان له شأن عظيم فى مصر فى فجر الإسلام ، وبخاصة فى العصر الأموى . وقد ألقت أوراق البردى شعاعا من النور على صناعة السفن بمصر عندئذ . وأظهرت مهارة المصريين فى تلك الصناعة ومهارة الملاحين المصريين فى ركوب البحر ، فضلا عن تقدير الحكومة الإسلامية المركزية لتلك الكفاية وعملها على استغلالها والإفادة منها (٣) .

---

(١) أبو المحاسن : النجوم الزاهرة ، ج ١١ ص ٧٤

(٢) Encyc of Islam Art Suez

(٣) سيدة اسماعيل كاشف : مصر في فجر الإسلام ؛ ص ٩١

وثمة حقيقة هامة ، هى أن أوراق البردى التى اكتشفت حديثا فى « كوم أشقاو » والتى ترجع إلى عهد الوليد بن عبد الملك، أشارت فى صراحة إلى أن صناعة السفن ازدهرت فى مصر فى ثلاثة مراكز ، هى الروضة والسويس (القلزم) والاسكندرية(١) . ومعنى ذلك أن منطقة السويس كانت لها أهميتها الكبرى فى صناعة السفن ، وهى صناعة من أكبر الصناعات التى عرفتها مصر الإسلامية ، كما كانت السويس أحد ثلاثة مراكز كبرى فى مصر لبناء السفن التجارية وغير التجارية :

كذلك ظهرت لمنطقة السويس أهمية اقتصادية خاصة فى العصور الوسطى ، هى غنى تلك المنطقة بالثروة المعدنية مثل الذهب والزمرد ، فضلا عن الأخشاب والمعروف أن أشجار السنط كانت تنمو بكثرة فى شبه جزيرة سيناء وحول السويس . وقد اهتم صلاح الدين الأيوبى بتلك الأشجار لأهمية أخشابها فى بناء السفن ، فى وقت اشتدت فيه الحرب البرية والبحرية ضد الصليبيين بالشام وفى حوض البحر المتوسط ، حتى بلغ ثمن العود الواحد من تلك الأشجار مائة دينار . وفى عصر المماليك ظلت القوافل تحمل أخشاب شجر السنط بانتظام بين السويس والقاهرة ، مما أضفى على منطقة السويس أهمية اقتصادية خاصة :

على أن أهم ميدان برز فيه نشاط منطقة السويس فى العصور الوسطى

---

(١) Bell : Trans of the Greek Aphrodito Popyrt in the British Musuem (Der Islam vol. 2, P, 277)

الإسلامية كان ميدان التجارة : والمعروف أن مصر تتمتع بموقع جغرافى هام جعلها واسطة عقد التجارة بين الشرق والغرب . وقد ازداد دور مصر فى التجارة العالمية وضوحا بعد فتح العرب لها ،وذلك لاهتمام العرب بالنشاط التجارى من ناحية ، ولأنهم استطاعوا أن يوفروا حالة من الأمن والسلام فى جميع أنحاء الدولة الاسلامية التى امتدت من المحيط إلى الخليج من ناحية أخرى ، فضلا عن تقديرهم لأهمية موقع مصر وعظم الدور الذى يمكن أن تقوم به فى التجارة العالمية من ناحية ثالثة . وحسبنا أن المؤرخين العرب أنفسهم وصفوا مصر بأنها « فرضة الدنيا يحمل من خيرها إلى سواحلها ، وذلك أن من ساحلها بالقلزم ينقل إلى الحرمين وإلى جدة وإلى عمان وإلى الهند وإلى الصين وصنعاء والشجر والسند وجزائر البحر »(١) . وفى هذا النص إشارة صريحة إلى أهمية موقع القلزم أو السويس وإلى أنها كانت مفتاح تجارة مصر مع بلدان الشرق الأقصى .

والواقع إن إعادة حفر خليج أمير المؤمنين فى فجر العصر العربى كان لها أثرها فى مضاعفة نشاط القلزم التجارى . ومهما قيل من أن الخليفة عمر بن الخطاب إنما اهتم بحفر ذاك الخليج لتسهيل حمل الغلال والطعام من مصر إلى الحجاز ، فالواقع أن هذا العمل أفاد التجارة ، والتجار ، إذ يذكر المقريزى أن خليج أمير المؤمنين كان

---

(١) النويرى : نهاية الأرب ؛ ج ١ ص ٣٤١ ؛ المقريزى : المواعظ ج ١ ص ٢٨

مسلكا للتجار وغيرهم ، كما ذكر أيضا أن السفن كانت تسير فيه إلى البحر الأحمر لتتجه إلى الحجاز واليمن والهند (١).

حقيقة إن خليج أمير المؤمنين لم يدم طويلا ، إذ حدث عندما ثار محمد النفس الزكية بالحجاز ضد الخليفة المنصور العباسى ، أن كتب الأخير إلى عامله فى مصر يأمره بطم الخليج حتى لا تحمل المؤن من مصر إلى المدينة ، فانسد الخليج منذ ذلك الوقت ، ولكن على الرغم من ذلك فقد ظل طريق القلزم وبرزخ السويس مستخدماً فى التجارة فى العصر الإسلامى : ويؤيد ذلك ما كتبه الجغرافى ابن خرداذبة فى أواخر القرن الثالث الهجرى — أى فى العصر الطولونى — إذ قال عن التجار اليهود الرادانية أنهم يتقنون كل لغات الأرض : العربية والفارسية والرومية والإفرنجية والأسبانية ، وأن هؤلاء التجار كانوا يبحرون من غرب أوربا ومعهم الخدم والجوارى والغلمان والديباج والخز والفراء والسمور والسيوف ، حتى إذا نزلوا عند الفرما ، نقلت متاجرهم بالقوافل إلى مدينة القلزم أو السويس ، ومن هناك يركبون السفن فى البحر الأحمر مارين بموانى بلاد العرب حتى ينتهوا إلى أسواق الهند والصين ، ومن الشرق الأقصى يعود أولئك التجار ومعهم المسك والعود والكافور والتوابل ، سالكين نفس الطريق حتى يرسون عند القلزم ، ومنها ينتقلون برا إلى الفرما ثم يركبون السفن إلى القسطنطينية

---

(١) المقريزى : المواعظ ؛ ج ٢ ص ١٤٣

وغرب أوربا (١) . أما المسعودى فقد كتب فى القرن الرابع الهجرى يؤيد أهمية مصر فى التجارة العالمية بين الشرق والغرب ، ويلقى ضوءاً على نصيب القلزم أو السويس فى ذلك النشاط التجارى العالمى ، فقال عن مصر « هى البرزخ بين البحرين المذكورين فى القرآن ، لأن من الفرما التى على ساحل بحر الروم إلى القلزم التى هى على ساحل بحر الصين مسير ليلة ، يحمل إليها من جميع الممالك المحيطة بهذين البحرين من أنواع الأمتعة . . . فجميع البلدان تحمل إليها وتفرغ فيها ...» (٢)

ومن هذا يبدو مدى أهمية برزخ السويس - فيما بين الفرما والقلزم - فى التجارة العالمية ، حتى أصبحت الفرما والقلزم من أكثر موانى الشرق الأدنى نشاطا فى تجارة العصور الوسطى(٣) ولا أدل على أهمية القلزم بالذات فى تجارة الشرق الأقصى من أن المقدسى أطلق عليها اسم « دهليز الصين » أى الطريق الموصل الى الصين . وقد أدرك الخلفاء الفاطميون أهمية القلزم فى تجارة مصر الخارجية مع الشرق الأقصى ، فجعلوا فيها موظفا خاصا يجمع المكوس والضرائب المفروضة على التجارة ، وكان هذا الموظف يأخذ على كل حمل درهماً (٤) .

---

(١) ابن خراذبة : كتاب المسالك والممالك ص ١٥٣ – ١٥٤ .

(٢) المسعودى : التنبيه والاشراف ؛ ص ٢٠

(٣) حسن أحمد محمود : مصر فى عصر الطولونيين ص ١١٤ .

(٤) المقدسى : أحسن التقاسيم ؛ ص ٢١٣

على أن نشاط منطقة السويس التجارى لم يلبث أن تأثر بالحروب الصليبية ، لأن سيطرة الصليبيين على أيلة وتهديدهم لشبه جزيرة سيناء هدد تجارة مصر في شمال البحر الأحمر ، وفيما بين البحرين الأحمر والمتوسط . لذلك أخذ النشاط التجارى فى عصر الحروب الصليبية يتركز فى موانى مصر الجنوبية المطلة على البحر الأحمر — مثل عيذاب والقصير . فكانت السفن تأتى إليها بالبضائع من الشرق الأقصى وتفرغ فيها حمولتها لتحمل عبر الصحراء إلى قوص ، ومن هناك تنقل فى النيل شمالا إلى القاهرة والإسكندرية ودمياط(١) :

ثم كان أن أتى عصر المماليك ليشهد عدة تطورات هامة كان لها أثرها فى إنعاش منطقة السويس . ومن هذه التطورات تدهور نفوذ الصليبيين فى بلاد الشام ثم طردهم نهائياً من تلك البلاد ، مما أمن التجارة فى شمال البحر الأحمر : هذا فضلا عما حدث فى القرن الثالث عشر من انسياح المغول فى الشرق الأدنى واستيلائهم على فارس والعراق وشرق آسيا الصغرى ، مما ترتب عليه انسداد معظم طرق التجارة بين الشرق والغرب ، بحيث لم يبق آمناً من تلك الطرق سوى طريق البحر الأحمر: وقد استغلت سلطنة المماليك فى مصر تلك الفرصة واحتكرت تجارة الشرق ، وعملت جاهدة لجذبها إليها . يدل على ذلك المنشور الذى أصدره السلطان المنصور قلاوون إلى التجار الوافدين

Heyd Hise du Conmerce du hevaut Tone 2, p. 60 (١)

على مصر « من الصين والهند والسند واليمن والعراق وبلاد الروم » يرحب بهم ويصف لهم محاسن مصر ويشجعهم على القدوم إليها«لأنها فى الدنيا جنة عدن لمن قطن،ومسلاة لمن تغرب عن الوطن ... (١) » ولهذا السبب اهتمت دولة المماليك الأولى بالنوبة وبالجزء الجنوبى من الصحراء الشرقية فى مصر بالمحافظة على سلامة الطريق البرى الذى تسلكه المتاجر من ميناء عيذاب على ساحل البحر الأحمر إلى قوص على النيل .

غير أن ضعف دولة المماليك الأولى بعد السلطان الناصر محمد ابن قلاون ، وازدياد نفوذ القبائل الضاربة فى الصحراء الشرقية — وبخاصة الكنوز والعكارمة — قضى نهائياً على شأن طريق عيذاب وقوص، الأمر الذى يشهد عليه عدم عناية سلاطين المماليك بتدريب الحمام الزاجل على الذهاب من القاهرة إلى قوص وعيذاب، واهتمامهم بالحمام الذى كان يدرج إلى دمياط والسويس وبلبيس متصلا بالشام(٢) وهكذا انصرفت العناية عن عيذاب واتجهت إلى الطور والسويس . ويقول المقريزى إن التجارة ظلت تمر بميناء عيذاب حتى سنة ٧٦٠هـ (١٣٥٩م)(٣) أما القلقشندى فيحدد تاريخ تحول التجارة

---

(١) القلقشندى : صبح الأعشى ج ١٣ ص ٣٤٠ — ٣٤١ .

(٢) القلقشندى : صبح الأعشى ؛ ج ١٤ ص ٣٩٢ .

(٣) المقريزى : المواعظ والاعتبار ؛ ج ١ ص ٢٠٢ .

من عيذاب إلى الطور بسنة ٧٨٠ هـ (١٣٧٨ م) ، ويقول إن « الأمير صلاح الدين بن عرام صاحب حجاب مصر عمر فيه (الطور) مركبا وسفرها ثم أتبعها بمركب آخر ، فجسر الناس على السفر فيه، ووصلت إليه مراكب اليمن ورفضت عيذاب والقصير (١) » :

ولم يلبث أن أصبح الطور المحطة الجمركية لدولة المماليك مما سبب انتعاشاً كبيراً لمنطقة السويس . وقد أقام سلاطين المماليك قلعة بميناء الطور لتكون مركزاً تعسكر فيه قوة من الجند للحراسة ، كما كان ينزل بها الأمير الذى يرسله السلطان مرتين فى السنة لتحصيل الضرائب . وكانت متاجر الشرق عند وصولها إلى الطور تسلك عدة طرق برية وبحرية لتتجه شرقاً وغرباً . فهناك طريق برى شرقى خليج السويس يصل إلى العريش ومنها إلى غزة ، وهناك طريق من الطور إلى القلزم براً ومنها إلى الفرما ماراً بمنطقة برزخ السويس ،وهو الطريق الذى سلكه التجار الرادانية الذين سبق أن أشرنا إليهم . وكانت الرحلة من الطور إلى الفرما تستغرق حوالى ثلاثة عشر يوما ولا بد للقوافل التى تقطع هذه الرحلة من الاستعانة بعرب الطوارة لإرشادها وحمايتها . وهناك طريق آخر من الطور إلى القلزم ثم يتجه غرباً إلى القاهرة . كذلك كان يحدث أحياناً أن تنقل المتاجر فى السفن من الطور إلى القلزم ، ثم تحمل بالقوافل براً من القلزم إلى القاهرة .

---

(١) القلقشندى : صبح الأعشى ؛ جـ٣ ص ٤٦٩ .

وهكذا أدى احتكار سلاطين المماليك لتجارة الشرق إلى انتعاش منطقة السويس وازدياد أهميتها الاقتصادية . وقد ظل الوضع على ذلك حتى نهاية القرن الخامس عشر عندما اكتشف البرتغاليون طريق رأس الرجاء الصالح ، فجاء ذلك إيذاناً بدور جديد فقدت مصر فيه أهميتها التجارية ، وذبلت بالتالى الموانى ذات النشاط الاقتصادى الواسع مثل السويس والطور ودمياط والإسكندرية . وقد قدر لمنطقة السويس أن تظل فى حالة أقرب إلى الركود بضعة قرون أخرى من الزمان ، حتى كان حفر قناة السويس فى القرن التاسع عشر فجاء ذلك إيذاناً بعصر زاهر جديد فى تاريخ برزخ السويس .

الفصل الثالث

مدينة السويس ومنطقتها
فى العصر الحديث

بقلم الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى

السويس فى ظل الأوضاع السياسية بعد الغزو العثمانى لمصر :

تم الغزو العسكرى العثمانى لمصر العربية فى مطلع سنة ١٥١٧م: وقضت الدولة العثمانية على دولة المماليك. وكانت هذه الدولة — قبل أن تنتقل من مسرح التاريخ إلى كتبه — قد ضمت مصر والشام فى وحدة سياسية واهتمت بتوطيد نفوذها فى منطقة البحر الأحمر لتأمين مرور التجارة الشرقية وبسطت سيادتها على بلاد الحجاز لتأكيد زعامتها الدينية فى العالم الإسلامى بعد أن غدت القاهرة مقراً للخلافة العباسية ولتيسير الحج أمام المسلمين الراغبين فى أداء هذه الفريضة . وكان من مظاهر اهتمامها بالحجاز رصد الاعتمادات المالية للإنفاق على الحرمين الشريفين فى مكة والمدينة وإرسال الأموال والغلال إلى فقراء الأراضى المقدسة والمرتبات والهدايا إلى أشراف الحجاز وشيوخ القبائل العربية . فلما سقطت دولة المماليك سقطت تبعية الحجاز لمصر سقوطاً تلقائياً ورأى بركات شريف مكة أن يتحول بولائه إلى الدولة العثمانية فأرسل ابنه

« أبا نمى » إلى القاهرة يرفع للسلطان العثمانى سليم الأول تهانى والده ويقدم له مفاتيح الحرمين الشريفين إعترافاً منه بالسيادة العثمانية على الحجاز. وأكرم سليم وفادة«أبى نمى»وأعطاه تفويضاً بحكم والده فى الحجاز تحت السيادة العثمانية وأمر بأن ترسل مصر كل عام حصيلة الأوقاف المرصودة على الأراضى المقدسة وزاد سليم فى هذه الأموال وأقيمت الاحتفالات فى مكة بعودة«أبى نمى» وقرىء التفويض على الناس وخطب باسم سليم « خادم الحرمين الشريفين » : وعلى هذه الصورة انضم الحجاز بدون حرب إلى الدولة العثمانية :

ظلت السويس — بعد تغير الأوضاع السياسية فى مصر — تقوم بالدور التقليدى الدينى الإسلامى الذى طالما قامت به حين كانت مصر دولة مستقلة تتزعم العالم الإسلامى وبعد أن هبطت إلى ولاية عثمانية تدين بالسيادة للسلطان العثمانى «خادم الحرمين الشريفين» فاستمرت السويس تتلقى كميات الغلال المخصصة لفقراء الحجاز ترسل إليها من القاهرة على ظهور الإبل عبر الطريق الصحراوى . واهتم العثمانيون بالمحافظة على سلامة هذه الشحنات من هجمات البدو عليها فجعلوا من اختصاص إحدى فرق جيش الإحتلال العثمانى — وتسمى هذه الفرقة أوجاق متفرقة — الإشراف على نقل الغلال عبر الطريق الصحراوى وكان يطلق على رئيس القافلة إسم«قافلة باشى». وكان الهجانة هم قوام القوة العسكرية التى ترافق القوافل ويطلق عليها فى اصطلاح العصر العثمانى «جمليان».وفى ميناء السويس كان يتم شحن الغلال فى سفن تقلع بها إلى ينبع أو جدة :

وظلت السويس تشهد أيضاً نشاطاً دينياً موسمياً يتمثل فى سفر قافلة الحج المصرى وكان يتجمع فيها حجيج شمال أفريقيا. وكانت تخرج القافلة من شمال القاهرة إلى السويس عبر الطريق الصحراوى ثم تواصل القافلة مسيرها براً إلى الحجاز. وكان يخرج مع القافلة المحمل ويضم الكسوة الشريفة وكذلك الصرة وهى عبارة عن الخيرات المرصودة على الأماكن المقدسة وفقرائها. وكان يرأس القافلة أمير الحج: وقد اختص العثمانيون الأمراء المماليك بهذا المنصب الخطير، ولا ترجع أهميته لأنه يضفى على شاغله الكثير من مظاهر الأبهة والتشريف ولكن لأن هذا المنصب كان ذا طابع حربى. فكان أمير الحج يتحمل تبعات ضخمة فى حماية أرواح الحجاج والمحافظة على المحمل والأموال ولذلك كانت تخرج قوة حربية للحراسة يرأسها قائد يسمى سردار الحج.

السويس قاعدة بحرية إبان الغزو العثمانى لليمن:

وبجانب هذه الصورة الدينية الإسلامية الوضيئة التى لازمت مدينة السويس ومنطقتها إبان الحكم العثمانى لمصر العربية كانت أحداث ضخمة تتلاحق فى السياسة الدولية بعد الغزو العثمانى لمصر فأضفت على السويس لفترة محدودة أهمية لم تظفر بمثلها من قبل. كان من أهم نتائج الغزو العسكرى العثمانى لمصر وبسط السيادة العثمانية على الحجاز ظهور العثمانيين فى البحر الأحمر، وسرعان ما اتخذوا من من السويس قاعدة بحرية لغزو بلاد اليمن، وكانت قوافل الجمال تسير بدون انقطاع من القاهرة إلى السويس تحمل الأخشاب وغيرها

من أدوات بناء السفن ، وأصبحت ترسانة السويس تعج بالنشاط وبنيت فى السويس ثمانون سفينة كانت عماد الحملة الكبرى التى أرسلت بقيادة سليمان باشا الخادم إلى اليمن سنة ١٥٣٨ ، واهتم العثمانيون بترميم القلاع فى السويس والطور والمحافظة على آبار الماء العذب المتناثرة فى تلك الجهات :

وفى نفس الوقت تقريبا كان على العثمانيين أن يواجهوا الزحف الاستعمارى الصليبى الذى حمل لواءه البرتغاليون بعد أن نجحوا فى الوصول إلى الهند عن طريق بحرى متصل حول رأس الرجاء الصالح فقد منع البرتغاليون السفن الإسلامية من ممارسة أى نشاط تجارى فى مياه المحيط الهندى ثم بسطوا نفوذهم على منطقة الخليج العربى وحرقوا المدن المطلة على الساحل الشرقى الجنوبى لشبه الجزيرة العربية وفتكوا بالأسرى المسلمين رجالا ونساء فتكا ذريعا ، وقطعوا أنوفهم وآذانهم وتحالفوا مع الحبشة ضد القوى الإسلامية ، ثم حاولوا التسلل من المحيط الهندى إلى البحر الأحمر لبسط سيطرتهم عليه ، وأرسلوا حملة بحرية بقيادة لوبو سوارز Lopo Soares للاستيلاء على ميناء جدة ، ورددت الشائعات وقتذاك أن البرتغاليين يعتزمون الزحف إلى المدينة المنورة لنبش قبر الرسول عليه السلام ، ولكن تحطمت سفنهم بسبب ريح صرصر عاتية سخرها عليهم الله قبل وصولهم إلى جدة .

واجه العثمانيون هذا الموقف المليء بالأخطار واهتموا فى حملة

اليمن بالاستيلاء على عدن ليتخذوا منها قاعدة عسكرية لضرب البرتغاليين فى المحيط الهندى ، ثم أرسلوا من السويس حملات بحرية إلى الخليج العربى لطرد البرتغاليين منه ، نذكر على سبيل المثال حملة بحرية عثمانية قامت من ميناء السويس سنة١٥٥٣ وعرجت على عدن وتزودت منها ، وواصلت مسيرها إلى مسقط وهزمت أسطولا برتغاليا واستولت على مسقط ثم أبحرت إلى هرمز وضربت عليها الحصار ، ولكنها أخفقت وعادت إلى السويس ولما فشلت الحملات العثمانية التى أرسلت بعد ذلك تباعا لتحطيم السيطرة البرتغالية تخلى العثمانيون بعد سنة ١٥٥٤ عن سياسة محاربة البرتغالين فى المحيط الهندى والاكتفاء بالدفاع عن البحر الأحمر وإنقاذه من الخطر البرتغالى .

تأثر السويس بالسياسة العليا للدولة العثمانية :

وتمشياً مع هذا الاتجاه الجديد فى السياسة العليا للدولة العثمانية صدر تشريع عثمانى بجعل البحر الأحمر بحراً إسلامياً مغلقاً يحرم على السفن غير الإسلامية ارتياده فيما وراء ثغر مخا فى اليمين بحجة أن البحر الأحمر يطل على الأماكن المقدسة الإسلامية ، واستمر هذا الحظر قائماً حتى أواخر القرن السابع عشر إذ أذنت السلطات العثمانية لسفن شركة الهند الشرقية فى دخول البحر الأحمر حتى ميناء جدة ، وظلت المنطقة بين ميناء جدة والسويس منطقة مغلقة فى وجه السفن المسيحية حتى عهد على بك الكبير الذى انفرد بحكم مصر ، فسمح للسفن المسيحية أن تمد رحلاتها إلى السويس أملا منه فى إحياء طريق التجارة القديم الذى كان يمر بالبحر الأحمر والسويس والقاهرة والإسكندرية .

وقد تأثرت مدينة السويس نتيجة هذه السياسة العليا للدولة العثمانية بجعل البحر الأحمر بحراً إسلامياً مغلقاً فى وجـــه السفن المسيحية ، بالإضافة إلى تحول طريق التجارة الشرقية من البحر الأحمر ومصر إلى طريق رأس الرجاء الصالح وهو الحادث الذى وقع قبيل الغزو العثمانى لمصر ، فتضافر الحادثان على الهبوط بمركز السويس ، وأصبحت أشبه بميناء مهجور يتردد عليه من وقت لآخر عدد قليل من السفن العربية تحمل البضائع من الحجاز واليمن ، وقلة من متاجر الهند كانت ترسل إلى أحد هذين البلدين ويعاد تصديرها إلى السويس . وكان من بين هـذه ، البضائع الحرير والبن والتوابل والصمغ والشيلان والبخور . وكان يوجد جمرك على الطريق الصحراوى بين السويس والقاهرة يسمى جمرك البهار يتولى تحصيل الرسوم الجمركية على السلع الواردة من الحجاز واليمن . وكان هـذا الجمرك التزاماً للوالى العثمانى فى مصر يستولى على حصيلته .

محـاولات احياء طريق السويس البرى فى النصف الثانى من القرن الثامن عشر :

وفى النصف الثانى من القرن الثامن عشر بدأت السويس تستعيد شطراً من نشاطها التجارى القديم على أثر محاولات قام بها بعض الأفراد من رعايا انجلترا وفرنسا والنمسا لإحياء طريق التجارة القديم الذى كان يمر بالبحر الأحمر ومصر . وبذل بعض المهتمين بهذا المشروع مساعيهم لدى السلطان العثمانى فى الآستانة ولدى الأمراء المماليك

فى القاهرة : يستصدرون من الأول ترخيصاً بأن تمد سفنهم رحلاتها شمال جدة إلى السويس ويرجون من الأمراء المماليك أن يبسطوا حمايتهم على متاجرهم أثناء مرورها فى الأرض المصرية من السويس إلى القاهرة فالإسكندرية .

وقد نجح أحد تجار البندقية ويسمى كارلو دى روستى Garlo deRossetti فى إقناع على بك الكبير — وهو الذى قام بحركته مستهدفاً الانفراد بحكم مصر — بالفوائد التى تعود على مصر من مرور تجارة الهند المصدرة إلى أوربا وطريق البحر الأحمر والسويس فالقاهرة فالإسكندرية . وكان هذا المشروع التجارى من أسباب الحملة التى وجهها على بك إلى الحجاز سنة ١٧٦٩ ، فميناء جدة سوف يقع تحت سيطرة مصر وكذلك الشواطىء الشرقية للبحر الأحمر ويستطيع على بك فى هذه الحالة أن يأذن للسفن المسيحية فى أن تمد رحلاتها من جدة إلى السويس لتفريغ شحناتها ثم نقلها عبر الأراضى المصرية إلى الإسكندرية . وقد سارت حملة الحجاز براً ، أما الذخائر والمؤن فقد أرسلت بحراً من السويس إلى ينبع ، وقد حققت الحملة أهدافها واستولت على جدة واستبقت بها حامية عسكرية مملوكية . وجعل على بك هذا السفر تحت إدارة مملوكه حسن بك شبكه — وهذا هو السبب فى تسميته حسن بك الجداوى — وعهد بإدارة جمرك جدة إلى أحد إخوة كارلو دى روستى . ودارت اتصالات بين على بك وبين حاكم البنغال الإنجليزى فى سنة ١٧٧١ اقترح فيها على الحاكم الإنجليزى

فتح طريق تجارى مباشر بين الهند وبين ميناء السويس . وتعهد على بك بحماية التجار الإنجليز ومتاجرهم منذ نزولهم فى السويس حتى إبحارهم من الإسكندرية ، وحدد رسوما جمركية مخفضة . وتكونت فى كلكتا بالهند شركة إنجليزية صغيرة «سميت مخاطرة السويس» Suez Adventure للمتاجرة مع مصر ، وبدأت بعض السفن تصل من الهند إلى السويس ، ولكن لم يلبث أن توقف هذا المشروع مؤقتا على أثر وفاة على بك ثم استؤنفت المحادثات على عهد محمد بك أبى الذهب الذى عقد معاهدتين تجاريتين هامتين مع الإنجليز(١) . ولم تقف فرنسا مكتوفة الأيدى إزاء هذا النشاط الإنجليزى .

أما الحكومة العثمانية فقد عارضت هذه المحاولات لأنها كانت حريصة على حرمان الأمراء المماليك فى مصر من مصدر غزير للدخل يؤدى إلى زيادة قوتهم واستقلالهم بمصر ، كما أنها خشيت أن يكون فتح البحر الأحمر للتجارة ودخول الأوربيين فى مياهه مقدمة لاستعمار أوربى

---

(١) ابرمت المعاهدة الأولى فى فبراير ١٧٧٣ بين محمد بك أبى الذهب وبين جيمس بروس Games Bruce وتقرر بمقتضاها السماح للسفن الانجليزية بالابحار من الهند إلى السويس رأساً . وبدلا من أن تدفع لحاكم جدة رسما يبلغ ١٤٪ من قيمة البضائع التى تحملها عدا ما تقدمه من هدايا تدفع ٨٪ فقط إلى أبى الذهب مع حماية البضائع فى الأراضى المصرية .

وعقدت المعاهدة الثانية فى مارس ١٧٧٥ بين محمد بك أبى الذهب وبين وارن هاستنجز Warren Hastings وتقرر فيها تخفيض الرسوم الجمركية .

مقنع لا يلبث أن ينقلب إلى استعمار سافر لتلك الجهات القريبة من الأراضي المقدسة الإسلامية . وكانت قد اشتدت حدة التنافس الاستعماري بين إنجلترا وفرنسا في ذلك الوقت . وقد مر بنا أن الحكومة العثمانية جعلت البحر الأحمر بحراً إسلاميا مغلقا يحرم على السفن المسيحية الإبحار فيه فيما وراء ثغر مخا في اليمن ، وقد أرسل سلطان الدولة العثمانية إلى شريف مكة الذي كان يحكم الحجاز وميناء جدة مع وجود وال عثماني بجواره يحذره من هذه المحاولات، ويطلب منه أن يتعظ بما حدث للهند على أساس أن الإنجليز نزلوا في الهند أول الأمر تجاراً ثم أنشأوا محطات للتجارة ، ثم أنشأوا قوات حربية لحماية المتاجر ، واستخدموا هذه القوات المسلحة للتغلب على القوات الأهلية ، وانتهى بهم الأمر إلى أن غدوا سادة حكاماً . وأرسل السلطان كتاباً بهذا المعنى أيضاً إلى مصر لإحباط محاولات الأجانب في إعادة الطريق القديم من السويس إلى القاهرة فالإسكندرية .

على هذا النحو تلاقت رغبتا الحكومتين البريطانية والعثمانية في إغلاق طريق السويس البرى في القرن الثامن عشر ، وليست أدل على ذلك من أن الحكومة العثمانية احتجت على الاتفاقين اللذين عقدهما محمد بك أبو الذهب مع جيمس بروس سنة ١٧٧٣ ، ومع وارن هاستنجز سنة ١٧٧٥ لتأمين التجارة الإنجليزية في الطريق البرى من السويس إلى القاهرة ، ولم تلبث أن حذت هذا الحذو الحكومة البريطانية فوافقت على منع هذه التجارة « غير المشروعة » على شرط

أن يسرى هذا المنع على رعايا الدول الأخرى . ولما كانت إنجلترا مصممة على إغلاق طريق السويس البرى رغبة منها فى حماية مصالح شركة الهند الشرقية، فقد كتبت إلى جورج بلدوين George Balduin وكيلها فى القاهرة سنه ١٧٧٩ تطلب منه منع كل تجارة غير مشروعة فى المراكز التجارية الإنجليزية الواقعة بين الهند الشرقية وميناء السويس (١) .

وعاد الركود يخيم على مدينة السويس حتى هبطت أرض مصر الحملة الفرنسية فى صيف ١٧٩٨ .

ارتباط السويس بالمشروعات الفرنسية البعيدة المدى :

كانت الحملة الفرنسية على مصر بمثابة رد عملى على إنجلترا لأنها استولت فى سنة ١٧٩٥ على مستعمرة الكاب الهولندية فى جنوب أفريقيا بما تضمه من رأس الرجاء الصالح ، ثم استولت فى العام التالى (١٧٩٦) على جزيرة سيلان ، ثم على ملقا وغيرها ، وأخذت تقيم المتاعب فى وجه السفن الفرنسية التى تجوب هذه المناطق . وإلى هذه الحقيقة تشير ديباجة القرار الذى أصدرته فى ١٢ من إبريل ١٧٩٨ حكومة الإدارة فى فرنسا بإرسال الحملة الى مصر ، وقد أطلق على هذه الحملة « جيش الشرق » فكان مما جاء فى هذه الديباجة قولها إن الطريقة المنطوية على الغدر التى استولت بها إنجلترا على رأس الرجاء الصالح قد جعلت وصول السفن الفرنسية إلى الهند أمراً متعذراً جداً

---

(١) د . محمد فؤاد شكرى وزميلاه : بناء دولة . الطبعة الأولى ١٩٤٨ ص ٦٥ .

فى الطريق المعتادة،ولهذاأصبح من الواجب على حكومة الجمهورية الفرنسية فتح طريق آخر أمام القوات الجمهورية للوصول إلى الهند .

وداعبت الفرنسيين أعذب الآمال حول نتائج الغزو الفرنسى لمصر ، فرأى بعض العسكريين أن يكون احتلال مصر خطوة لطرد الإنجليز من الهند ، وذلك بإرسال عمارة بحرية من السويس إلى الهند، ووضعوا الخطة على أساس أن تستولى سلطات الاحتلال على السفن التى ترد من اليمن وجدة محملة بالبن إلى السويس ، أو أن ترسل فرنسا أسطولا من السفن يبحر من جزر إيل دى فرانس(١) وريئيون(٢) إلى السويس لنقل الجنود الفرنسيين من هذا الميناء إلى الهند . وهناك تنضم القوات الفرنسية إلى سلطان بنغال ويسمى تبو صاحب Tippo Sahip فى نضاله للقضاء تماما على قوة الإنجليز فى الهند وطردهم نهائياً من البنغال(٣) .

وتهمنا فى هذا البحث المادتان الثانية والثالثة من قرار حكومة الإدارة الخاص بإنفاذ جيش الشرق إلى مصر . فقد نصت المادة الثانية على أن يقوم بونابرت بطرد الإنجليز من كافة ممتلكاتهم فى الشرق أو فى الجهات التى يستطيع الوصول إليها ، وعلى وجه الخصوص القضاء على مراكزهم ومخازنهم التجارية فى البحر الأحمر . أما المادة

(١) فى المحيط الهندى إلى شرق مدغشقر .
(٢) تقع إلى شرق أفريقيا .
(٣) د : محمد فؤاد شكرى : الحملة الفرنسية وظهور محمد على ص ١٢١

الثالثة فقد نصت على شق قناة فى برزخ السويس واتخاذ الوسائل الضرورية لضمان استيلاء فرنسا استيـــلاء كليا على البحر الأحمر وامتلاكه .

يتضح من ذلك أن مدينة السويس كانت وثيقة الصلة بالمشروعات الفرنسية البعيدة المدى التى استهدفتها الحملة الفرنسية سواء فى القطاع السياسى أو الاقتصادى أوالحربى . أرادت حكومة الإدارة أن تكون السويس قاعدة بحرية لفرنسا ، ونقطة انطلاق تبسط منها نفوذها على منطقة البحرالأحمر ، وتمنع وصول السفن البريطانية إلى ميناء السويس ثم تعمل على حرمان الإنجليز من تجارة الهند كخطوة أولى لطردهم منها : وذلك بتحويل مرور التجارة الشرقية من طريق رأس الرجاء الصالح إلى البحر الأحمر ومصر ، ووسيلة ذلك شق قناة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر تسيطر عليها فرنسا ، وتتدفق منها التجارة الشرقية ، واعتقدت فرنسا أن نجاحهافى تحويل مرور هذه التجارة إلى السويس والبحر المتوسط حيث تستقبل الموانى الفرنسية المطلة عـــلى هذا البحر الفيض المتدفق من التجارة الهندية يؤدى إلى انقلاب فى عالم الاقتصاد والسياسة فتفقد إنجلترا تفوقها التجارى ، ويصيبها بخسائر فادحة على غرار ما وقع لأهل مصر والبندقية عقب كشف طريق رأس الرجاء الصالح فى نهاية القرن الخامس عشر ، وبهذا تستطيع فرنسـا ضرب الإنجليز تجارياً ثم سياسياً ثم عسكرياً بتجريدهم من مصادر قوتهم وهى التجارة الهندية والمستعمرات الهندية :

احتلال الفرنسيين السويس ثم ذهاب بونابرت اليها :

وعلى الرغم من أن الفرنسيين أصيبوا بهزيمة فادحة فى معركة أبى قير البحرية (أول أغسطس ١٧٩٨) وخسروا أسطولهم ، إلا أن هذه الهزيمة لم تصرف بونابرت عن التفكير فى المشروعات الحربية والسياسية التى استهدفتها الحملة ، فوجه بونابرت قوات عسكرية بقيادة الجنرال بون Bon لاحتلال السويس ، وسلكت الحملة طريق الحجاج فبلغتها فى مطلع شهر ديسمبر ١٧٩٨ ، وأعمل الفرنسيون النهب والتدمير فى المدينة واستولوا على كميات البن والدقيق والغلال ومواد الوقود وغيرها ونقلوها إلى مستودعات الجيش . ويقول الجبرتى « نهب الفرنسيس ما وجدوه بالبندر من البن والمتاجر والأمتعة وغير ذلك وهدموا الدور وكسروا الأخشاب وخوابى الماء»(١) .

وأمام الفظائع التى ارتكبها الفرنسيون فى السويس والخرائب التى أحرقوها فى ربوعها ، اضطر فريق من سكان السويس إلى الرحيل إلى الطور كما لجأ البعض الآخر إلى البدو فى الصحراء ، وقد تصادف قبيل وصول الفرنسيين إلى السويس أن قدمت سفينتان عربيتان إلى الميناء تحملان كميات من البن وغيره من المتاجر فغرقت إحداهما

---

(١) عبد الرحمن الجبرتى : عجائب الآثار فى التراجم والأخبار أربعة أجزاء. القاهرة، الجزء الثالث، حوادث شهر رجب ١٢١٣ هـ ، ٢٩ نوفمبر – ٢٨ ديسمبر ١٧٩٨ .

جهة الغاطس أو لعل أصحابها قد أغرقوها عمدا حتى لا تقع غنيمة فى أيدى الفرنسيين . ولكن كان مع القوة الفرنسية معـدات بحرية استخدمها الفرنسيون فى انتشال السفينة الغارقة وفى هذا يقول الجبرتى « فنزلت طائفة من الفرنسيس فى مراكب صغار وذهبوا إليها فى الغاطس وأخرجوها بآلات ركبوها واصطنعوها من عـلم جر الأثقال »(١) .

ونظرا للأهمية التى كان يعلقها بونابرت على مشروع شق قناة السويس فقد رأى أن ينتقل بنفسه إلى مدينة السويس ومنطقتها ومعه صفوة من الخبراء فى هذا المشروع ليتعرف على موضع القناة القديمة التى كانت تربط — فى عصور خلت — النيل بالبحر الأحمر ، وذلك للاسترشاد بها فى تنفيذ مشروع قناة السويس . وقد سار بونابرت فى أعقاب حملة الجنرال بون Bon على الرغم من زحمة الأعمال لديه فى ذلك الوقت بالذات ، إذ كان بصدد إعادة ديوان القاهرة على نسق جديد بعد أن عطله قرابة شهرين عقـابا لسكان القاهرة على الثورة الشعبية التى قاموا بها ضد الحكم الفرنسى ، وأهم من ذلك أنه كان مشغولا فى إعداد معدات الحملة التى اعتزم إنفاذها إلى الشام للقضاء على الجيش العثمانى الزاحف إلى مصر قبل وصوله إليها(٢) .

---

(١) عبد الرحمن الجبرتى : عجائب الآثار : ج ٣ حوادث شهر رجب سنة ١٢١٣ هـ ديسمبر ١٧٩٨ م .

(٢) يقرر الجنرال برتييه رئيس أركان حرب الجيش الفرنسى أن معدات الحملة على الشام دخلت دور التنفيذ قبل رحلة بونابرت إلى مدينة السويس . انظر Berthier : Relation des Campagnes du Général Bonaparte en Egypte et en Syrie. Paris. 1801.

خرج بونابرت من القاهرة فى ٢٤ ديسمبر ١٧٩٨ فى فوج كبير يتألف من كبار العسكريين البريين والبحريين والعلماء والمصورين والرسامين وغيرهم من أعضاء المجمع العلمى وبعض المصريين (١) وكان من بينهم .

الجنرال برتييه Berthien رئيس آركان حرب الحملة الفرنسية .
الجنرال كافاريللى Caffarelli قائد سلاح المهندسين فى الحملة .
الجنرال دومارتن Dommartin قائد سلاح المدفعية فى الحملة .
الأميرال جانتوم Ganteome قومندان البحرية الفرنسية .
مونج Monge كبير علماء الحملة .
لوبير Lo Pere كبير مهندسى الحملة .

ومن المصريين السيد أحمد المحروقى كبير تجار القاهرة، وإبراهيم أفندى كاتب جمرك البهار، وجرجس جوهرى كبير المباشرين، وأنطون أبو طاقية من كبار الأقباط، ورافقتهم قوة عسكرية كبيرة من الفرسان والمشاة، وأعداد وفيرة من الجمال حملت الذخائر ومواد التموين وماء الشرب، وبلغ الركب مدينة السويس مساء ٢٦ من ديسمبر ١٧٩٨ .

أرتاد بونابرت منطقة السويس، وجاب نواحى شبه جزيرة سيناء وزار منطقة عيون موسى، وهى آبار إرتوازية ذات تركيب عجيب تقع على مسافة ١٦ كيلو مترا من الجنوب الشرقى للسويس، ثم تتبع فى شمالى

---

(١) انظر أسماء مرافقى بونابرت فى رحلته إلى مدينة السويس فى
Reybaud (L.), et autres, Histoire Scientifique et Militaire de l' Expédition Francaise d' Egypte. 16 vols. Paris 1830 – 1836.

مدينة السويس الترعة القديمة التي كانت تصل البحر الأحمر بالنيل ، وكان يطلق عليها خليج أمير المؤمنين وكان قد مضى على ارتدامها حوالى عشرة قرون ولكن كانت معالمها واضحة . ويقول الجبرتى: إن بونابرت أثناء إقامته فى مدينة السويس « صار يركب ويتأمل فى النواحي وجهات ساحل البحر والبر ليلا ونهاراً . وكان معه من الأدم فى هـذه السفرة ثلاثة طيور دجاج محمرة ملفوفة فى ورق وليس معه طباخ ولا فراش ولا فرش ولا خيمة ، وكل شخص من عسكره معه رغيف كبير مرشوق فى طرف حربته يتزود منه ويشرب من سقاء لطيف من صفيح معلق فى عنقه » . (١)وغادر بونابرت مدينة السويس متجها شمالا ومتتبعا آثار الترعة القديمة حتى العجرود ، ثم اتجه إلى القاهرة، عن طريق وادى الطميلات حيث شاهد بالقرب من بلبيس فى ٣ من يناير ١٧٩٩ آثارا أخرى للترعة القديمة ، وقد بلغ وصحبه القاهرة فى ٦ من يناير ١٧٩٩ وعهد إلى لجنة برياسة لوبير Le Pere كبير مهندسى الحملة بدراسة منطقة برزخ السويس والقيام بأعمال المساحة فيها وإعداد المشروع المنتظر لشق القناة .

وقد عكف لوبير ومعه أعضاء اللجنة على دراسة المشروع وارتادوا منطقة برزخ السويس ثلاث مرات فزاروا فى المرة الأولى فى ١٦ من يناير ١٧٩٩ مدينة السويس ومنطقتها ، ثم غادروها لارتياد المنطقة فى شمالها حتى وصلوا إلى حوض البحيرات المرة . واتجهوا فى الزيارة

---

(١) الجبرتى : عجائب الآثار ج ٣ : حوادث شهر رجب سنة ١٢١٣ هـ .

الثانية — وقد بدأت فى ٢٩ من سبتمبر ١٧٩٩ —(١) إلى بلبيس لقياس سطح البرزخ ابتداء من قرية العباسية عند رأس وادى طميلات، واتجهوا شرقا إلى البحيرات المرة ثم تابعوا رحلتهم الى السويس . أما فى الرحلة الثالثة — وبدأت فى ١٤ نوفمبر ١٧٩٩ — فقد اتجهوا إلى ساحل البحر المتوسط .

وقد تعرضت اللجنة أثناء قيامها بدراساتها فى منطقة برزخ السويس لشتى أنواع المصاعب وأهمها نقص ماء الشرب وقلة المؤنة ونقص الأجهزة العلمية لديها وهجوم الأعراب فى الصحراء وعدم إخلاص الأدلاء الذين استعانت بهم اللجنة إذ كانوا يضللون أعضاءها ، تضاف إلى ذلك قسوة العمل فى الصحراء وبعد المسافات ونقص وسائل النقل .

وكانت نتيجة هذه الصعوبات مجتمعة أن وقعت اللجنة فى خطأ جوهرى إذ قررت أن سطح البحر الأحمر يعلو عن سطح البحر المتوسط بحوالى عشرة أمتار (ثلاثين قدما وست بوصات) مما يهدد أراضى الدلتا بالغرق من مياه البحر الأحمر إذا شقت القناة مباشرة بين البحرين . وتأسيساً على هذا الرأى الخاطىء جندت اللجنة إيصال البحرين بالطريق غير المباشرة : تحفر القناة من السويس الى الإسكندرية مارة بالبحيرات المرة ثم تنحرف غربا فى نفس مسار

---

(١) توقفت مؤقتا أعمال اللجنة بسبب خروج بونابرت بحملته على الشام ثم شغل بمحاربة العثمانيين فى موقعة أبى قير البرية ثم رحل عن مصر نهائيا الى فرنسا ولم تستأنف اللجنة أعمالها فى برزخ السويس إلا على عهد قيادة الجنرال كليبر .

الترعة القديمة المعروفة باسم خليج أمير المؤمنين إلى بحرمويس بالقرب من الزقازيق ، ثم إلى فرع دمياط ومنه إلى رشيد عن طريق الترعة الفرعونية ، ومن فرع رشيد إلى الإسكندرية بواسطة ترعة الاسكندرية (المحمودية حاليا) .

كانت هذه القناة غير المباشرة تمثل جانباً واحداً من مشروع اللجنة قصد منها إفادة حركة التجارة الداخلية ، واقترحت اللجنة فى نفس الوقت من أجل تيسير الملاحة البحرية وانتقال السفن من بحر إلى آخر حفر قناة مستقيمة مباشرة بين البحرين عبر برزخ السويس . وتشترك القناة المباشرة مع القناة غير المباشرة فى ذلك الجزء من المجرى الواقع بين السويس والحافة الشمالية للبحيرات المرة ثم تستقل بعد ذلك فى مسارها مارة ببحيرة التمساح ، ثم تواصل سيرها شمالا بحذاء الشاطئ الشرقى لبحيرة المنزلة حتى الفرما على ساحل البحر المتوسط . وكانت هذه القناة المباشرة تعتمد على مياه النيل التى تتجمع — طبقاً لمشروع اللجنة — فى البحيرات المرة التى تغدو بمثابة خزان تحيط به الجسور لمنع غرق الأراضى بمياه البحر الأحمر ، وتقوم البحيرات المرة بتغذية ذلك الجزء من القناة المباشرة المتجه شمالا نحو البحر المتوسط . وأوضحت اللجنة أن سرعة الماء فى القناة المباشرة — نتيجة انحدار مستوى الأرض نحو الشمال — سوف يؤدى إلى تطهير المجرى من الرمال التى قد تنقلها الرياح من الصحراء . كما استبعدت اللجنة احتمال طمر مدخل القناة على البحر المتوسط لأن قوة تيار الماء

فى القناة سوف تضمن تطهير المدخل وتعميقه على الدوام(١) .

وفيما عدا الخطأ الخاص بمستوى البحرين كان تقرير اللجنة من أجل الأبحاث التي وضعها علماء الحملة : تضمن معلومات وبحوثاً هامة عن ميناء السويس والبحر الأحمر والملاحة فيه وكذلك عن مدينة الإسكندرية وميناثها وفرعى النيل ، وقد استرشد بهذه المعلومات دى لسبس وغيره عند تنفيذ المشروع فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر . وقد نشر هذا التقرير كاملا فى الكتاب الخالد الذى وضعه علماء الحملة عن مصر وضم بحوث ومذكرات ورسوم وخرائط علماء الحملة . ويعتبر بمثابة دائرة معارف لحضارة الشعب المصرى على توالى الأحقاب والدهور منذ العصور القديمة إلى نهاية عهد الإحتلال الفرنسى(٢) . وقد أدى إخفاق الحملة الفرنسية إلى تجميد مشروع قناة السويس مؤقتاً .

---

(١) أنظر تلخيصا وافيا لتقرير اللجنة فى رسالة ماجستير فى التاريخ الحديث للأستاذ محمود حسن صالح منسى بعنوان « امتيازا حفر قناة السويس فى عهد سعيد وصلة ذلك بأعمال السان سيمونيين، وجهود فردينان دى لسبس لشق طريق مائى فى برزخ السويس .

(٢) Description de l' Egypte ou Recueil des observations et des recherches qui ont été Faites en Egypte Pendant l' expédition et des l' armée Française, publié Par les ordres de Napoléon le Grand, Paris, 1809 - 1822. (10 vols.) vol. III, Etat moderne. pp 21 - 186.

الفرنسيون يتخذون من السويس قاعدة لأسطولهم البحرى :

ولم يكن نشاط الفرنسيين فى مدينة السويس ومنطقتها مقصوراً على دراسة مشروع قناة السويس ، بل امتد هذا النشاط إلى الميدان العسكرى البحرى . فقد رأى بونابرت ضرورة إنشاء قوة بحرية فرنسية تجوب البحر الأحمر وتبسط سيطرة فرنسا فى منطقته ، فعهد إلى المهندس فيرو Féraud بإنشاء ترسانة فى بولاق بالقاهرة صنعت فيها سفن حربية صغيرة ، ثم حملت أجزاء السفن مفككة على ظهور الجمال إلى السويس حيث تم تركيبها وإنزالها إلى البحر ، وكان هذا العمل سابقة أوحت إلى محمد على فيما بعد — كما سنرى — إعادة هذه التجربة إبان الحروب الوهابية . واستطاعت فرنسا إنشاء أسطول حربى من السفن الخفيفة اتخذ السويس قاعدة له ، وكان من هذه السفن ميلزيمو Le Millesimo وكاستليونى Le Kastiglione وتليامنتو Le Tagliamento وقام هذا الأسطول باحتلال ميناء القصير وبسط سيطرة فرنسا على المنطقة الواقعة بين ميناء جدة والسويس ولم يقض على هذه السيطرة سوى وصول حملة بريطانية من الهند فى سنة ١٨٠١ بقيادة الجنرال بيرد Baird للاشتراك مع القوات البريطانية التى نزلت بالإسكندرية لإجلاء الفرنسيين عن مصر . وقد اجتازت الحملة البريطانية المحيط الهندى ودخلت البحر الأحمر واحتلت القصير ثم انفصلت عنها قوة واصلت سفرها إلى السويس بقيادة لويد Lieutenant Colonel Lloyd . أما بقية القوة فقد اتجهت من القصير

إلى قنا ومنها فى النيل إلى الجيزة فبلغتها فى أغسطس ١٨٠١ بعد جلاء الفرنسيين عن القاهرة .

السويس أول ميناء يشهد أسطولاً مصريا فى التاريخ الحديث :

شهدت السويس أول أسطول مصرى فى العصر الحديث فكان لها السبق على الإسكندرية وغيرها من الموانى المصرية فى هذا المضمار : فقد غدت السويس إبان الحروب الوهابية (١٨١١ — ١٨١٨) قاعدة بحرية تم فيها بناء أول أسطول مصرى ينقل الجنود المشاة والمؤن والعتاد الحربى إلى ينبع ميناء المدينة المنورة أو جدة ميناء مكة المكرمة كما أصبحت السويس مركزاً لحشود عسكرية متلاحقة بعث بها محمد على إلى شبه الجزيرة العربية إما بحراً من السويس إلى ينبع أو جدة ، وإما براً من السويس فالعقبة ثم الحجاز . ويلاحظ أن الحروب الوهابية كانت من أطول وأشق الحروب التى خاضت مصر غمارها فى النصف الأول من القرن التاسع عشر ، جردت مصر خلالها حملات متتابعة إلى شبه الجزيرة العربية وكانت كلما أخفقت حملة جردت الحكومة أخرى : . وكانت مصلحة محمد على الشخصية هى الحافز الأول الذى دفعه إلى تجريد هذه الحملات حيث كان سوء الظن متبادلا بينه وبين الحكومة العثمانية ، وعملت هذه الحكومة أكثر من مرة على نقله من مصر ، ورأى محمد على أنه إذا نجح فى القضاء على الوهابيين حيث أخفقت الحكومة العثمانية توطد مركزه فى مصر ، وارتفعت مكانته فى العالم الإسلامى فلا تعود الحكومة العثمانية إلى التفكير فى

نقله إلى ولاية أخرى. وإلى هذه الحقيقة يشير الميثاق الوطني فيقول: إن محمد على ساق مصر وراءه إلى مغامرات عقيمة استهدفت مصالح الفرد، متجاهلة مصالح الشعب. وانتهز محمد على فرصة الحروب الوهابية فأسرف فى فرض الضرائب النقدية والعينية والأتاوات على الشعب المصرى، بمقولة أنه يخوض حرباً مقدسة تستهدف تمكين المسلمين من أداء فريضة الحج التى عطلها الوهابيون، واسترداد الحرمين الشريفين من أيديهم.

تطلبت الحروب الوهابية إنشاء أسطول نقل بحرى يعمل بين السويس وبين ينبع، ولم يكن لدى مصر فى ذلك الوقت سلاح بحرى فى البحر الأحمر أو البحر المتوسط. وأنشأت الحكومة هذا الأسطول فى ترسانة بولاق بالقاهرة واستوردت الأخشاب من الأناضول، كما قطعت أشجار التوت والنبق المزروعة فى مصر، وجمعت الحكومة مهرة الصناع من النجارين والنشارين ومن إليهم يبنون فى ترسانة بولاق السفن أخشاباً منفصلة، ويضعون على كل قطعة رقماً خاصاً بها، ثم تنقل أجزاء السفن مفككة على ظهور الجمال إلى السويس حيث يتم تركيبها وإنزالها إلى البحر، وأقامت الحكومة عدة منشآت فى السويس ليتم فى مينائها تركيب أجزاء السفن. ويقول الجبرتى «شرع الباشا فى إنشاء مراكب لبحر القلزم فطلب الأخشاب الصالحة لذلك، وأرسل المعينين لقطع أشجار التوت والنبق من القطر المصرى القبلى والبحرى، وغيرها من الأخشاب المجلوبة من الروم، وجعل بساحل بولاق ترسخانة وورشات، وجمع الصناع والنجارين والنشارين

فيهيئونها وتحمل أخشاباً على الجمال ، ويركبها الصناع بالسويس سفينة ثم يقلفطونها ويبيضونها ويلقونها فى البحر، (١) وقد بلغ عـدد الإبل التى استخدمت فى نقل أجزاء السفن من القاهرة إلى السويس ثمانية عشر ألفاً . وقد تم فى خلال عشرة أشهر إنزال ثمانى عشرة سفينة كبيرة أقلعت يوم ٣ من سبتمبر ١٨١١ تحمل أولى الحملات التى اشتركت فى الحروب الوهابية . وضعت الخطة العسكرية للحروب الوهابية فى مراحلها الأولى على أن ينقل الجنوذ المشاة بحراً من ميناء السويس إلى ينبع . وأما الفرسان فيسيرون براً من طريق برزخ السويس إلى العقبة ثم يسيرون بمحاذاة الشاطىء الشرقى للبحر الأحمر حتى ينبع حيث يلتقون بقوات المشاة ، ومن هناك يزحف الجيش بفرسانه ومشاته إلى المدينة المنورة :

ولما بلغت الحملة ينبع استولت على السفن الراسية فى الميناء وشحنت بمقادير وافرة من البن والتوابل، وأرسلت إلى السويس حيث أفرغت شحناتها وضمت هذه السفن إلى وحدات الأسطول لنقل الجنود والمشاة . وتوسعت الحكومة فى عمليات الاستيلاء على السفن . ويقول الجبرتى إن محمد على قدم السويس فى ٢٧ فبراير ١٨١١ وأنه « أشرف على إنزال خمس مراكب من المراكب التى أنشأها باحتياجاتها ولوازمها وعساكرها ووجههم إلى ناحية اليمن ليقبضوا على ما يجدونه من

(١) الجبرتى ج ٤ حوادث شهر ذى الحجة ١٢٢٤ (٧ يناير ١٨١٠ ـ ٥ فبراير ١٨١٠)

المراكب، وأن الصناع مجتهدون فى العمل فى مراكب كبار لحمل الخيول والعساكر واللوازم ...(١) .

وتردد محمد على مرات عديدة على السويس للاشراف على تركيب أجزاء السفن وسفر الحملات المتعاقبة . وأخذت السويس طوال مراحل الحروب الوهابية تستقبل البشائر يأتون إليها من الحجاز يحملون أنباء الانتصارات العسكرية باحتلال ينبع ، وبدر ، وفتح المدينة المنورة ثم مكة المكرمة واحتلال الطائف . ولما تحرج مركز قوات محمد على بعد ذلك ومنيت بهزيمة فى تربة اعتزم السفر إلى بلاد العرب ليقود بنفسه العمليات الحربية. وأراد أن يكون سفره مقرونا بإرسال كسوة الكعبة الشريفة بعد أن توقف إرسالها سنين عدداً لتعطل سفر الحجاج بسبب حركة الوهابيين فأخرجت الكسوة من مكانها بالمشهد الحسينى فى شهر شوال ١٢٢٨ (سبتمبر ١٨١٣) وكان قد مضى على إيداعها فى هذا المكان خمس سنوات ، فأعيد تجهيز الكسوة وكان منقوشاً عليها اسم السلطان مصطفى فاستبدل به اسم السلطان محمود . ثم خرج محمد على فى نفس الأسبوع إلى السويس وأبحر منها إلى جدة(٢) .

---

(١) الجبرتى ج ٤ حوادث شهر صفر ١٢٢٦ (٢٥ فبراير ١٨١١ ــ ٢٥ مارس ١٨١١)

(٢) الجبرتى ج ٤ حوادث شهر شوال ١٢٢٨ (٢٧ سبتمبر ١٨١٣ ــ ٢٥ اكتوبر ١٨١٣) .

محظيات محمد على فى السويس :

ومما يذكر أن محمد على شعر بحنين إلى محظياته وهو فى الحجاز يخوض حربا دينية(١) ضد الوهابيين ، فأرسل إلى مصر يطلب أربع سيدات منهن ، وكانت استجابة الكتخدا — نائبه فى مصر — سريعة فأرسلهن فى نفس اليوم الذى تلقى فيه الأمر ومعهن خمس من الجوارى السود المتخصصات فى عمل أنواع الفطائر ، وسافر الجميع إلى السويس حيث أقلعت فى شهر صفر ١٢٢٩ (٢٣ يناير — ٢٠ فبراير ١٨١٤) إحدى السفن بهذه الشحنة الآدمية الخاصة المنتقاة ليتلقفها محمد على ، وهو فى حالة جهاد دينى .

موقف نبيل لزوجة محمد على فى السويس :

ويلوح أن نبأ سفر المحظيات إلى محمد على قد ترامى إلى مسامع زوجته « الكبيرة أم أولاده » فاعتزمت السفر إليه فى الحجاز بحجة أداء فريضة الحج فى نفس العام ، وغيرة الأزواج على أزواجهن غريزة طبيعية فى كل طبقة اجتماعية وفى كل زمان ومكان ، وقد خرج لوداعها حتى ثغر السويس أفراد أسرتها ، وكبار موظفى الحكومة ، وكان على رأس المودعين ابنها إبراهيم باشا — وكان قد جاء من الصعيد

(١) يذكر الجبرتى أنه قد صدرت الأوامر لخطباء المساجد أن يعلنوا فى خطب الجمعة أن الحرب ضد الوهابيين هى جهاد دينى ومن اشترك فيها يكون مغازيا ومجاهدا وشهيدا إذا قتل . ج ٤ حوادث شهر جمادى الثانى ١٨ — أول يونيو — ٩ يونيو ١٨١٣ .

خصيصا لهذه الغاية — وأخوه إسماعيل باشا(١)ومحرم بك زوج ابنتها وكان حاكم الجيزة ، ومحمد بك الدفتردار زوج ابنتها الأخرى ، وأخوها مصطفى بك والى، وطاهر بك، وصالح بك السلحدار، وقد خرجت من القاهرة مع مودعيها فى ٢٦ من شوال ١٢٢٩ (١١ من أكتوبر ١٨١٤) وقصد الجميع إلى السويس .

ولما بلغت السويس وجدت المدينة تموج بجموع صاخبة من الحجاج من مختلف البلاد العربية سخطاً على تصرف حاكم مدينة السويس معهم ، إذ احتجزهم فى المدينة ومنعهم من ركوب السفن وأرهقهم من أمرهم عسراً بفرض الأتاوات عليهم، فاستغاث الحجاج بها وشكوا لها تعسف حاكم المدينة معهم ، وأنه سوف يفوت عليهم فرصة الحج بعد المتاعب التى تجشموها والأموال التى أنفقوها حتى بلغوا السويس . فأقسمت زوجة محمد على أنها لن تستقل السفينة إلا إذا أذنت سلطات السويس لجميع الحجاج فى السفر ، وبشرط ألا يؤخذ منهم شىء أكثر من الرسوم المقررة . ونزل حاكم السويس على رغبة « هذه الحرمة » كما ينعتها الجبرتى إذ يقول « ورد الخبر من السويس أن امرأة الباشا لما وصلت إلى هناك وجدت عالما كبيرا من الحجاج المختلفة الأجناس ممنوعين من نزول المراكب فصرخوا فى وجهها وشكوا إليها تخلفهم، وأن أمير البندر مانعهم من النزول فى المراكب ،

(١) هو ابن محمد على وقد ولد سنة ١٧٩٥ ومات محروقا فى السودان فى سنة ١٨٢٢ فى مؤامرة دبرها ضده الملك نمر ملك شندى انتقاما منه لأن إسماعيل أهانه أهانة بالغة حين لطمه على وجهه فأسرها فى نفسه .

وبذلك المنع يفوتهم الحج الذى تجشموا الأسفار وصرفوا أيضا الأموال من أجله، وهم فى مشقة عظيمة من عدم الماء، ولا يمكنهم الرجوع لعدم من يحملهم وأن أمير البندر يشتط عليهم، ويأخذ على كل رأس خمسة عشر فرانسا، فحلفت أنها لا تنزل إلى المركب حتى ينزل جميع من بالسويس من الحجاج المراكب ولا يؤخذ منهم إلا القدر الذى جعلته على كل فرد منهم. فكان ما حكمت به الحرمة صار لها به منقبة حميدة وذكرا حسنا وفرجا لهؤلاء الخلائق بعد الشدة »(١). وقد لازمت زوجة محمد على زوجها فى الحجاز فلم تعد إلى مصر إلا وهى معه، وقد رجعا عن طريق القصير وقنا ثم ركبا فى النيل إلى القاهرة حيث نزلا فى قصر شبرا. وكانت عودتها مع زوجها بعد انتهاء موسم الحج بأكثر من ستة أشهر. « وركب للسلام عليها جميع نساء الأكابر والأعيان بهداياهم »(٢). ويعلن الجبرتى تعليقا لاذعا بمناسبة عودة محمد على فيقول « وأشيع فى الناس فى مصر وفى القرى بأنه تاب عن الظلم وعزم على إقامة العدل ... ففرح أكثر المغفلين بهذا الكلام واعتقدوا صحته ...(٣).

الحكومة المصرية تعمل على تعزيز القاعدة البحرية فى السويس :

لم تكن عودة محمد على نهاية الحروب الوهابية فقد ترك ابنه

(١) الجبرتى ج ٤ حوادث شهر شوال ١٢٢٩ (١٦ سبتمبر ١٨١٤ ـ ١٤ أكتوبر ١٨١٤).

(٢) الجبرتى ج ٤ حوادث شهر رجب ١٢٣٠ (٩ يونيو ١٨١٥ ـ ٨ يوليو ١٨١٥)

(٣) المرجع السابق.

طوسون فى بلاد الحجاز يواصل العمليات الحربية ، ثم عاد طوسن إلى مصر وأرسل محمد على ابنه إبراهيم على رأس حملة جرارة أبحرت من القصير ، ولكن ظلت السويس القاعدة البحرية الأولى لمصر فى البحر الأحمر . وأرادت الحكومة المصرية تعزيز الأسطول المصرى فى هذا البحر حتى يستطيع مواجهة الأعباء المتزايدة بسبب استمرار الحروب الوهابية وضراوتها ، (١) فعهدت إلى أحد رجالاتها فى الآستانة وهو سليم ثابت أن يتصل بالسفير البريطانى فى العاصمة التركية يطلب إليه الاتصال بحكومته لشراء سفن حربية من إنجلترا . واعتذرت الحكومة البريطانية عن لجابة هـذا الطلب بحجة انه ليس لديها من السفن الحربية ما تبيعه لمصر . والواقع أن الحكومة البريطانية خشيت أن تتخذ مصر من الحروب الوهابية ذريعة للتوسع فى إنشاء أسطول تجارى وحربى كبير ينتزع تجارة الهند من أيدى شركة الهند الشرقية . وكانت الحكومة البريطانية جد حريصة على أن تظل التجارة الهندية فى يد هذه الشركة لا ينازعها فيها منازع .وأرادت الحكومة البريطانية فى نفس الوقت أن تزيل الأثر السىء الذى أحدثه رفضها إذ كانت حريصة على استرضائه — فيما لا يتعارض مع مصالحها العليا — كى يبيع لها القمح اللازم لتموين القوات البريطانية فى شبه جزيرة ايبريا

(١) يذكر الجبرتى أن الجنود كان يطول انتظارهم لقلة عدد السفن التى تحملهم إلى الحجاز . انظر ج ٤ حوادث شهر جمادى الأولى ١٢٢٩ (٢١ أبريل ١٨١٤ - ٢٠ مايو ١٨١٤) .

(أسبانيا والبرتغال) وفى جزر البحر المتوسط أثناء نضالها ضدنابليون فعرضت أن تضع تحت تصرف الحكومة المصرية سفينة حربية بريطانية كبيرة لحماية خطوط المواصلات البحرية بين السويس وجدة . ورفضت الحكومة المصرية هذا العرض خشية أن يؤدى إلى تسرب النفوذ البريطانى إلى هذه المنطقة .

واتجهت الحكومة المصرية بعد ذلك شطر الحكومة العثمانية للحصول منها على سفن كبيرة تضم لأسطول البحر الأحمر بغية تنشيط عمليات النقل العسكرى إلى ساحات القتال فى شبه الجزيرة العربية . ولكن أخفقت مساعى الحكومة المصرية أيضا واضطرت إلى الاكتفاء بما كان فى حوزتها من السفن فى ميناء السويس وبما كانت تبنيه تباعا فى ترسانة بولاق وتنقله إلى السويس على ظهور الجمال .

* * *

واستمرت السويس ومنطقتها مركزاً للنشاط البحرى العسكرى بعد انتهاء الحروب الوهابية ، فقد عززت الحكومة المصرية قواتها المسلحة فى شبه الجزيرة العربية ، ومدت قيادة هذه القوات عملياتها الحربية إلى بلاد اليمن . وكانت رغبة محمد على فى احتكار تجارة البن من الأسباب الرئيسية التى دعته إلى إرسال الحملة على اليمن (١٨٣٣) — ١٨٣٨) ولم تكد القوات المصرية تحتل ميناء مخا — مركز تجارة البن ـ حتى أرسل محمد على مندوباً استولى على كميات

البن وإرسالها إلى ثغر السويس (١) . كما احتلت القوات المصرية ميناء الحديدة واستقر الحكم المصرى فى تهامة وامتد إلى تعز ، ثم إلى الخليج العربى . وقد تطلبت هذه العمليات الحربية تعزيزات عسكرية وإمدادات أرسلت من السويس إلى شبه الجزيرة العربية . وقد وقفت إنجلترا فى وجه النفوذ المصرى الذى تغلغل فى هذه المناطق فاحتلت عدن سنة ١٨٣٨ ، وعملت على إقصاء مصر عن الجزيرة العربية والاستئثار بالنفوذ فى البحر الأحمر ، ومنع أية دولة أخرى من منافستها فى هذا البحر ، وعينت قناصل لها فى كل من السويس والقصير وجدة ومخا .

واستمر التنافس سافراً تارة ، ومستتراً تارة أخرى بين مصر وإنجلترا على هذه الأصقاع حتى إذا وقعت الأزمة المصرية التركية فى ١٨٤٠ — ١٨٤١ تقلص الحكم المصرى من هذه الجهات ، وانسحبت القوات المصرية من أماكنها فى شبه الجزيرة العربية ، وعادت إلى السويس فى طريقها إلى القاهرة .

---

(١) انظر تقرير دوهاميل Duhamel قنصل روسيا العام فى مصر بتاريخ ٦ من يونيو ١٨٣٧ وهذا التقرير من بين الوثائق الرسمية التى نشرها باللغة الفرنسية رينيه قطاوى بعنوان : حكم محمد على كما تصوره المحفوظات الروسية فى مصر Le Régime de Mohammed Aly d' apres les Archives Russes en Egypte. Rome 1935 t. II pp 340 - 420.

مدينة السويس والطريق البرى خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر :

ارتبطت مدينة السويس بالطريق البرى The Overland Route وحركة إحيائه فى النصف الأول من القرن التاسع عشر ، فقد اتجهت أنظار أوربا إلى السويس عندما أوحت الأوضاع السياسية ، الاقتصادية والاجتماعية الجديدة التى أحاطت بالدول الأوربية إلى التفكير فى إيجاد طريق قصير سريع سهل، يربط أوربا بالهند وغيرها من بلاد الشرق . فإن الانقلاب الصناعى الذى بدأ فى إنجلترا ثم انتقل إلى معظم دول أوربا ، واشتداد حدة التنافس الاستعمارى بين الدول، والرغبة فى اتساع الأفقين الاقتصادى والسياسى ، والزيادة السريعة فى عدد السكان ، كل ذلك أدى إلى تنشيط حركة النقل ، وزيادة التبادل التجارى بين أوربا والشرق ، وغدا طريق رأس الرجاء الصالح لايتناسب مع الأوضاع الجديدة فى أوربا نظرا للوقت الطويل الذى كانت تأخذه السفن فى قطع هذا الطريق، إذ كانت الرحلة من إنجلترا إلى كلكتا فى الهند تستغرق فى الأحوال العادية ١١٣ يوما أى ما يقرب من أربعة أشهر . يضاف إلى ذلك أنه بدىء فى استخدام البخار فى تسيير السفن فى السنوات الأولى من القرن التاسع عشر ، وكان يصعب على السفن البخارية ـ فى أول عهدها ـ القيام بسفريات طويلة كالرحلة حول طريق رأس الرجاء الصالح ، بينما كان يلائم السفن التجارية الرحلات القصيرة فى البحر المتوسط أو البحر الأحمر، إذ تستطيع هذه السفن الملاحة آمنة ، معتمدة على المحطات المنشأة فى هذين البحرين

لتموينها بالوقود ، وإصلاح ما قد يصيبها من عطب أو يقع لآلاتها من خلل .

كانت إنجلترا من أولى الدول الأوربية اهتماماً بطريق السويس البرى. وقد رأينا بوادر اهتمامها بهذا الطريق فى نهاية القرن الثامن عشر ولـكنه كان اهتماما فاتراً غير مستقر ، وكانت تتجاذبها فكرتان : تشجيع استخدام الطريق، أو حمل لواء المعارضة على استخدامه .فلما أقبل القرن التاسع عشر شدتها إلى طريق السويس الأوضاع الجديدة التى أشرنا إليها ، بالاضافة إلى ما كان للحملة الفرنسية على مصر من آثار فى سياستها الخارجية . كان أمام الحكومة البريطانية فى سنة ١٨٢٩ أن تفاضل بين طريقين يسلكهما المسافرون بين الهند وانجلترا : طريق الخليج العربى ووادى دجلة والفرات ومنه إلى موانى الشام على البحر المتوسط ، وطريق السويس ـــ القاهرة فالإسكندرية وشكلت لجنة لعمل دراسة مقارنة بين هذين الطريقين ، وأوفدت الحكومة البريطانية الكابتن تشزنى Chesney إلى بلاد الشرق لهذا الغرض فبلغ الاسكندرية فى مايو ١٨٣٠ وقام بدراساته فى مصر ، وغادرها فى أواخر سنة ١٨٣٠ إلى الشام لإنجاز مهمته ، وانتقل إلى العراق وقام بتجربة الملاحة فى نهر الفرات ، وأسفرت تجربته عن وجود عدة صعوبات ، وانتهى الرأى إلى تفضيل طريق السويس البرى، باعتباره الطريق الأسهل مسلكا، وكان من أثر ذلك أن ازداد الإنجليز إعتقاداً فى أهمية طريق السويس البرى ، وخاصة لأن البحر الأحمر صالح لملاحة السفن البخارية .

كان هذا الاتجاه بمثابة تغيير جذرى فى السياسة البريطانية إزاء الطريق البرى (السويس — القاهرة — الإسكندرية) فقد كانت فى القرن الثامن عشر تعارض فى استخدام هذا الطريق ، ثم غدت فى النصف الأول من القرن التاسع عشر تؤيد استخدامه، بل وتبذل نفوذها كما سنرى — للنهوض به . وفضلا عن ذلك استخدمت طريقاً آخر يبدأ من القصير على البحر الأحمر إلى قنا، ومنها تسير السفن فى النيل إلى القاهرة، فالاسكندرية . ولكن كان اهتمام الإنجليز بطريق السويس البرى أشد، ولم يستطع طريق القصير منافسة طريق السويس — القاهرة؛ وما لبث أن أوفدت بعثات بريطانية لارتياد سواحل البحر الأحمر، والكشف عما كان مجهولا من تفاصيل عنه ، ووضعت وزارة البحرية البريطانية خرائط تفصيلية لمنطقة البحر الأحمر، وأصبحت سياستها تقوم على الاستئثار بالنفوذ فى هذا البحر ؛ ومنع أية دولة أخرى من منافستها فيه، واحتلت فى سنة ١٨٣٥ سوقطره وهى تتحكم فى المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، ثم احتلت عدن فى سنة ١٨٣٨ وأنشأت علاقات وثيقة مع شيوخ العرب والأمراء الوطنين، الضاربين على الشاطئين العربى والأفريقى للبحر الأحمر :

وتمشياً مع هذا الرأى الذى انتهت اليه الحكومة البريطانية بتفضيل طريق السويس البرى، عرض بعض الإنجليز على الحكومة المصرية إحياء هذا الطريق الذى كانت تمر به التجارة الشرقية فى العصور الوسطى ، وقد رحبت حكومة القاهرة بالفكرة نظراً للمزايا الاقتصادية التى تعود على مصر من إحياء طريق السويس البرى ، ولأن محمد على والى مصر وقتذاك — كان يحاول هو الآخر استرضاء إنجلترا بتقريب

وتيسير اتصالها بالهند ، وكانت الظروف مهيأة لنجاح هذا المشروع فكان قد تم حفر ترعة المحمودية لتصل الإسكندرية بفرع رشيد . وكانت منطقة البحر الأحمر قد غدت تحت النفوذ المصرى بعد الحروب الوهابية ، وفتح السودان ، وأمنت الملاحة فى هذا البحر .

بطرف مستر واجورن بالسويس :

وفى سنة ١٨٢٣ بذل ضابط إنجليزى فى شركة الهند الشرقية يدعى توماس واجورن Thomas Waghorn مساعيه فى إنجلترا والهند ومصر ، لإنشاء خط منتظم للملاحة البخارية بين إنجلترا والهند عن طريق مصر والبحر الأحمر ، فيستقل المسافرون البواخر من إنجلترا إلى مالطة ، فالإسكندرية ، ومنها ينتقلون فى ترعة المحمودية وفرع رشيد إلى القاهرة ، ثم يقطعون الطريق الصحراوى إلى السويس حيث يستقلون السفن مرة أخرى إلى بمباى فى الهند . وكانت الرحلة من لندن إلى بمباى عن هذا الطريق تستغرق أربعين يوما ، وقد كتب واجورن يقول « إننى لا أشك فى أن بعضهم سيزعمون أن آرائى متحمسة ، يعوزها الهدوء ، وسأكون لذلك هدفا لانتقاداتهم ، ولكن هذه الآراء هى التى حملتنى على الذهاب إلى مصر منذ ثمانى سنوات ، واقتنعت بأن هذا الإقليم يجب أن يكون الطريق إلى الهند ، وقد طفت فى ثلاثة أرباع الكرة الأرضية ، فلم تزدنى أسفارى إلا تمسكا بآرائى . لقد سافرت مئات الآلاف من الأميال لنشرها ولن أطمئن

حتى أرى أن هذا قد أصبح الطريق الرئيسى إلى الهند . . .(١)

ونال هذا الضابط من الحكومة المصرية امتيازاً لتسيير قوافل من الإبل للعمل بانتظام بين القاهرة والسويس ، كما ظفر بامتياز نقل البريد الانجليزى بالطريق البرى . وكان هذا الامتياز الأخير بمثابة اعتراف رسمى من الحكومة البريطانية بمشروعه ، وكانت الرسائل الصادرة من إنجلترا تحمل هذا الطابع « بطرف مستمر واجورن بالسويس » وكانت الرسائل الواردة إلى انجلترا تحمل طابعاً آخر هو « بطرف مستر واجورن بالإسكندرية .

موقف جاحد تقفه شركة القناة المؤممة من الشعب المصرى :

ويجدر بنا قبل أن نمضى فى البحث أن نقف وقفة قصيرة لنوضح أحد المواقف الكريمة ــ وما أكثرها ــ لشركة قناة السويس المؤممة إزاء الأجانب، ومواقفها السلبية، الجاحدة، غير الكريمة ـ وما أكثرها أيضاً ـ من الشعب المصرى الذى قام بالعبء الأكبر فى شق قناة السويس .

لقد أقامت الشركة المؤممة تمثالا نصفياً لتوماس واجورن فى بور توفيق ، عند المدخل الجنوبى لقناة السويس، ونقشت على قاعدة التمثال العبارة الآتى تعريبها .

« وفاء لذكرى رجل كريم ، أخطأه التوفيق ، ولكنه قام منفرداً وبدون عون من أحد ، بسلسلة طويلة من الأعمال والجهود البطولية ، وبرهن بطريقة عملية على أنه يمكن استخدام طريق للبريد يخترق مصر

(١) Hugh J. Schonfield : The Suez Canal. p. 32.

وطريق للمواصلات بين شرق العالم وغربه . وقد كان هو الرائد الأول ، والمنظم للتجارة البحرية العظيمة التى تنقل عبر مصر ، وهى التجارة التى أكملتها القناة بين البحرين » :

كما أقامت الشركة المؤممة تمثالا نصفيا فى الاسماعيلية، لفوازان بك voisein Bey كبير مهندسى الشركة ، وهو فرنسى أشرف على عمليات حفر القناة ، وأقامت تمثالا ضخما لدى لسبس عند مدخل القناة فى بور سعيد ، أزاحت عنه الستار فى حفل كبير أقيم فى ١٧ من نوفمبر سنة ١٨٩٩ — فى ذكرى مرور ثلاثين عاما على افتتاح القناة — وقد حضر الحفل عباس حلمى الثانى خديو مصر وقتذاك ، والأمير عمر طوسن،ومجموعة من باشوات مصر فى ذلك العهد ، نذكر منهم مصطفى فهمى باشا ، ويعقوب أرتين باشا ، وتيجيران باشا ، وساباباشا وغيرهم.

وقررت الشركة فى هذه المناسبة أنها ترى لزاماً عليها — والقرن التاسع عشر يكاد يلفظ أنفاسه الأخيرة — أن تقيم تمثالا وفاء منها لذكرى رجل، يعتبر صاحب الفضل الأول فى إنشاء أعظم مشروع نفذ فى العالم فى القرن التاسع عشر(١) . وقد تناست الشركة جهود الشعب المصرى الذى قام بعبء تنفيذ المشروع وسط ظروف متناهية فى قسوتها .

(١) انظر وصفا تفصيليا لحفل ازاحه الستار عن تمثال دىلسبس وخطبة الخديو عباس،الثاني وكبار رجال الشركة ، وكذلك التقرير الذىقدم فى هذا الصدد فى اجتماع الجمعية العامة لحملة أسهم الشركة ،والذىعقد بتاريخ ٩ يونيو١٨٩٧ فى:
Voisin Bey : Le Canal de Suez. t III. pp 278 - 297.

وأخطارها وظلامها، وباتت تذكر جهود الملازم أول توماس واجورن فى تنظيم طريق السويس، وتقدر الإدارة الحكيمة لفوزان بك وهو يشرف على أعمال عشرين ألف عامل مصرى ، وباتت تذكر جهود دي لسبس . وليس هذا بمستغرب فالشركة كانت ظلا ظليلا للاستعمار الغربى فى مختلف صوره وأشكاله .

منافسة قوية بين الانجليز حول استخدام طريق القاهرة - السويس :

نعود إلى موضوع الضابط الإنجليزى توماس واجورن فنقول: إنه قامت منافسة قوية بين هذا الضابط ، وبين شركة إنجليزية تسمى رافن وهيل Raven,Hill and C ompany تعهدت بنقل الركاب وأمتعتهم فى المرحلة الواقعة بين القاهرة والسويس فى عربات تجرها الخيول Stage C oaches يختص بعضها بنقل المسافرين، والبعض الآخر يحمل الأمتعة . وشيدت هذه الشركة فندقاً فى القاهرة ،وآخر فى السويس لنزول المسافرين ، كما أقامت خمسة منازل فى الصحراء أحدها كبير فى وسط الطريق به فندق ، ومحلات للخدم ، واسطبل للخيل وما إلى ذلك . وكانت تتقاضى ستة جنيهات عن كل مسافر فى الرحلة عبر الصحراء من القاهرة إلى السويس . واشتدت المنافسة بين واجورن وهذه الشركة، فلم تكن تسمح للمسافرين من عملاء واجورن باستخدام المحطات الصحراوية التى أقامتها الشركة، ولا بالحصول على ماء الشرب. وعمل واجورن من ناحيته على إقامة العراقيل فى وجه شركة

رافن وهيل فى السويس والقاهرة على السواء ، فكان يحرض أصحاب الخيول والبغال على عدم بيعها أو تأجيرها لهذه الشركة ، وبهذه الوسيلة تعرض نشاط الشركة للتعطيل إن لم يكن التوقف فترات طويلة .

وأوفدت الحكومة البريطانية فى سنة ١٨٣٧ الدكتور جون بورنج John Bowring إلى مصر لوضع تقرير عن حالة مصر فى ذلك الحين وما ينتظرأن تكون عليه فى المستقبل . وكان من أهداف زيارته الضغط على الحكومة المصرية لتفعل شيئاً فى صالح تجارة الهند بتحقيق مزيد من التسهيلات والنهوض بالخدمة فى الطريق الصحراوى بين السويس والقاهرة ، وحاول الدكتور بورنج أن يقيم الدليل على ما تفيده مصر من مكاسب مادية من وراء النقل ، وثراء المسافرين ، وكثرة الأموال التى ينفقونها أثناء عبورهم الأراضى المصرية ، وقدر عدد المسافرين وقتذاك بعدد يتراوح بين ثلاثمائة وبين أربعمائة مسافر فى الشهرالواحد. وكان يرى أن استخدام طريق السويس البرى يؤدى إلى تدعيم العلاقات بين مصر وبريطانيا :

شركة P. O. الانجليزية تستخدم طريق السويس :

وامتـــد الاهتمام باستخدام طريق السويس البرى إلى شركة P. and O.(١) وهى من كبرى شركات الملاحة البحرية البريطانية . واستطاعت فى سنة ١٨٣٧ أن تصل إلى اتفاق مع الحكومة البريطانية

---

(١) هذان الحرفان هما اختصار للاسم الانجليزى للشركة ؛
Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.

على نقل بريدها بانتظام فى بواخرها من إنجلترا إلى الاسكندرية ، ومنها إلى القاهرة بطريق ترعة المحمودية وفرع رشيد ، ثم عبر الطريق البرى إلى السويس ، حيث تحمله سفن هذه الشركة فى البحر الأحمر إلى بمباى فى الهند . ثم عرضت هذه الشركة على الحكومة المصرية سنة ١٨٤١ أن يصرح لها بتسيير سفن نهرية بخارية فى ترعة المحمودية وفرع رشيد ، ويكون لها حق إقامة المنشآت والمخازن الضرورية لها على نفقتها ، وأن تنال حماية الحكومة المصرية لممارسة أعمالها ، وأن تقوم الحكومة بتحسين طريقى القاهرة — السويس، وقنا — القصير.

وأجملت الشركة الفوائد التى تجنيها مصر من تنفيذ مشروعها فقدرت قيمة البضائع التى تمر بمصر فى السنة بما لا يقل عن عشرة ملايين جنيه استرليني، وطالبت بألا تزيد رسوم النقل عن نسبة معينة تغل للحكومة خمسين ألف جنيه ، كما أن نفقات نقل الأمتعة والبضائع تصل إلى مائة ألف جنيه ، هذا بالإضافة إلى المبالغ التى ينفقها المسافرون أثناء الفترة التى يقضونها فى مصر ؛ وقدرتها الشركة بمبلغ مائة ألف جنيه ، ومعنى هذا تحقيق دخل سنوى لمصر يصل إلى ربع مليون جنيه، وهو أمر يؤدى الى زيادة النشاط الاقتصادى فى البلاد، وفتح آفاق جديدة للعمل أمام العربان الذين يشتغلون فى نقل البضائع على الجمال، فى الطريق الصحراوى بين القاهرة والسويس . وقد أبانت شركة P. and O. أنه ليست لهذا المشروع أية أهداف سياسية، وإنما هو مشروع تجارى بحت، يرمى إلى تقصير الرحلة بين إنجلترا والهند .

وقد وافقت الحكومة المصرية على منح الامتياز للشركة لمدة عام يبدأ من أول يناير ١٧٤٢ .

السويس تمون بكميات هائلة من الفحم تنقلها اليها الجمال

ومما هو جدير بالذكر أن الفحم اللازم لتموين السفن البخارية فى البحر الأحمر كان يرد إلى السويس من إنجلترا عن طريق مالطة والاسكندرية ، ثم ينقل فى ترعة المحمودية وفرع رشيد إلى القاهرة وينقل بعد ذلك على ظهور الإبل عبر الطريق الصحراوى إلى السويس حيث أنشئت مستودعات ضخمة للفحم . ونظراً لكثرة تكاليف نقل الفحم إلى السويس بهذه الوسائل المتعددة كانت السفن لا تأخذ من الفحم ألا ما يكفيها لرحلة العودة من ميناء السويس حتى ثغر مخا باليمن ، ومن هذا الثغر كانت تتزود بالفحم الذى يكفيها خلال الجزء الباقى من الرحلة حتى بمباى فى الهند . وكان الفحم يصل إلى مخا و بمباى من إنجلترا عن طريق رأس الرجاء الصالح .

وكانت عمليات نقل الفحم إلى السويس عبر الطريق الصحراوى تستمر طوال العام نظراً لزيادة الحركة والنشاط فى البحر الأحمر ، وقد قرر الدكتور جون بورنج — حين زار مصر فى سنة ١٨٣٧ — أن متوسط الاستهلاك السنوى من الفحم كان يصل إلى ٢٧٠٠ طن ، وذكر أن هذه الكميات الضخمة من الفحم كانت تنقل على ظهور الإبل إلى السويس ، وأنه من النادر أن يمر يوم دون أن تتحرك من القاهرة قافلة من الإبل محملة بالفحم إلى السويس ، وأشاد بالجهود الصادقة التى بذلتها الحكومة المصرية ، فى سبيل توفير الأعداد الضخمة من الجمال

للاسراع فى نقل الفحم إلى السويس ، وأشاد أيضاً بهذه المعاونة الكولونيل كامبل Colonel Campell القنصل العام لبريطانيا فى مصر فى تقرير مؤرخ فى ١٨ يناير ١٨٣٨ ذكر فيه صراحة أنه لولا تدخل سلطات الحكومة المصرية لتعذر أو استحال توفير العـــدد اللازم من الجمال لنقل الفحم إلى السويس، وبخاصة خلال الأوقات التى يشتد فيها الطلب على الجمال مثل موسم سفر الحجاج

تمصير عمليات النقل فى طريق السويس البرى :

بدأت الحكومة المصرية تسيطر على عمليات النقل فى الطريق البرى خشية انتشار النفوذ الأجنبى فى مصر ، وحتى تعود جميع أرباح النقل إليها، بدلا من ذهاب أكثرها أو بعضها إلى هيئات أجنبية ، وقد تمت هذه السيطرة فى هوادة : تكونت شركة النقل المصرية The Egyptian Transit Company وكانت المناصب الرئيسية فيها فى يد موظفين إنجليز ، ولكن قامت الحكومة بتمويل هذه الشركة من الناحية الماليـــة ، فأصبحت للحكومة رقابة عليها . ثم انتهزت الحكومة فرصة وقوع شركة رافن وهيل فى أزمة مالية فاشترت حقوقها ، ثم ابتاعت الحكومة من شركة P. and O. سفنها النيلية ومنشآتها فى مصر ، وهكذا أصبحت شركة النقل المصرية بدون منافس . وفى عام ١٨٤٦ صدر قرار الحكومة المصرية بتصفية شركة النقل، وأقامت على أنقاضها مصلحة حكومية عرفت باسم «المرورية»

أو « ديوان المرور » وعينت عبد الرحمن رشدى بك رئيساً لهذه المصلحة .

ازدهار السفر الى السويس فى ظل الادارة المصرية :

لم تأل الحكومة جهداً فى تحسين وسائل السفر فى الطريق البرى فأنشأت على طول طريق السويس الصحراوى محطات شيدت من الطوب ، وزادت من وسائل الراحة فى الفنادق ، وكان المسافرون ينزلون فى فندق شبرد بالقاهرة ، وهو أول فندق أقامه الأجانب فى مصر ، وكانوا يقيمون فيه بضعة أيام لمشاهدة آثار القاهرة وشراء ما يروقهم من أدوات وبضائع شرقية ، ثم يبرحون القاهرة فى عربات إلى السويس ، وكان الفندق المقام فى وسط طريق السويس الصحراوى ، وهو أكبر فنادق الطريق يديره فندق شبرد ، وتوالت التحسينات على هذا الطريق فد خط للتلغراف بين القاهرة والسويس .

وكان السفر من الإسكندرية إلى السويس يتم على مراحل ثلاث :

أولا : من الإسكندرية إلى العطف فى ترعة المحمودية ، تسير فيها صنادل Chalanads وأحياناً « دهبيات » كانت تجرها أول الأمر الخيول أو البغال تسير على أحد جانبي الترعة ، ثم استعيض عنها بعد فترة برفاص نهرى اسمه «العطف» .

ثانيا : من العطف إلى بولاق ميناء القاهرة النهرى ، وكانت السفن الشراعية تسير فى فرع رشيد ، ثم استبدلت بها سفن نهرية بخارية هى Cairo Delta, Lotus .

ثالثا : من القاهرة إلى السويس عبر الصحراء ، وكانت وسيلة السفر للمسافرين العربات تجرها الخيل والبغال ، أما الإبل فقد خصصت لنقل أمتعة المسافرين ، وماء الشرب اللازم لمحطات الطريق ، والفحم اللازم للسفن التجارية التى تصل إلى ميناء السويس .

وأصبحت الرحلة من سوث هامبتن SouthHampton فى إنجترا إلى كلكتا فى الهند تستغرق ستة أسابيع عن طريق اسكندرية — القاهرة — السويس بدلا من أربعة أشهر حول رأس الرجاء الصالح ، وازدهرت حركة السفن والنقل فى الطريق البرى ، إذ ارتفع عدد الجمال فى طريق السويس الصحراوى فى سنة ١٨٤٦ إلى ٢٫٥٠٠ جمل وارتفع عدد المسافرين فى هذا الطريق إلى ٢٫١٠٠ مسافر ، ثم قفز عددهم إلى أكثر من ثلاثة آلاف مسافر فى سنة ١٨٤٨ ، وأشاد المسافرون بما كانوا يلقونه فى طريق السويس الصحراوى ـ وهو أشق مراحل السفر فى مصر — من أمن وطمأنينة ورعاية ، وآثر كثير منهم أن يتخلفوا بمصر للسياحة فى نيلها ومشاهدة آثارها .

اتخاذ خطوات عملية لانشاء أول خط حديدى فى مصر . القاهرة — والسويس ثم العدول عنه :

كان هـذا النجاح فى بحث وتنظيم طريق السويس البرى ، دافعا للإنجليز على التفكير فى إنشاء خط حديدى بين القاهرة والسويس ، وتسرع محمد على فى الموافقة على المشروع ، وعهد بدراسته إلى جالوى Galloway بك . وهو مهندس إنجليزى فى خدمة الحكومة

المصرية ، وتعاقدت الحكومة على استيراد القضبان اللازمة لهذا الخط ، ووردت فعلا كمية منها تكفى لمد بضعة أميال ، ولكنه عاد فعدل عن المضى فى تنفيذ المشروع، خوفا من أن يصبح خط مواصلات دولى فى قلب البلاد المصرية ، ومما زاد فى مخاوف الحكومة المصرية أن هذا المشروع كان يخفى وراءه أطماعا استعمارية خطيرة جداً ، فقد أراد الإنجليز أن يحصلوا على حق إنشاء محطات عسكرية، على طول الطريق الصحراوى بين القاهرة والسويس، بحجة حماية متاجرهم من اعتداءات العربان ، ولعلهم أرادوا أن يمثلوا فى مصر نفس الدور الذى قاموا به فى الهند ،حين نزلوا أول الأمر تجاراً، ثم أسسوا لهم محطات عسكرية بحجة حماية متاجرهم ، ثم استولوا على الأراضى وأشرفوا على الإيرادات ، ثم سيطروا على البلاد سيطرة سياسية وعسكرية .كما كانت هناك أسباب جانبية ساعدت على توقف تنفيذ مشروع الخط الحديدى إلى السويس ، كان منها كثرة نفقات إنشائه ، وصعوبة صيانة الخط فى مثل هذه المنطقة الصحراوية الجرداء التى يخترقها ، نظراً لما ينتظر من تراكم الرمال فوق القضبان الحديدية، وعدم الاطمئنان إلى ما يدره من أرباح، لأنه لن يمر فى مناطق زراعية مأهولة بالسكان يستفيد منه المواطنون ، وكان كثير من ذوى الرأى يعتقدون أن هذا الخط الحديدى لن يجذب أصحاب البضائع ذوات الوزن الثقيل على استخدامه ، أما البضائع ذوات الوزن الخفيف فكانوا يرون أن نقلها على ظهور الإبل بين السويس والقاهرة فى مدى يومين، أو يومين وربع يوم، ميسور على الدوام . ثم كان هناك سبب

أخير هو عدم استقرار الموقف السياسي بين محمد علي والباب العالي ، وكان محمد علي في حاجة قصوى إلى المال ، لتعزيز القوات المسلحة المصرية استعدادا لخوض معركة المصير ، وحسم الموقف بينه وبين تركيا ، وكان يصرح بأن قلبه ينفطر جزعا حين يفكر في مصير أولاده وحفدته ، وأنه لا يريد أن يتركهم بعد موته تحت رحمة الباب العالي !! أما القضبان الحديدية التي وردت من أجل خط القاهرة - السويس، فقد استغلتها الحكومة بمدها من محاجر طره إلى شاطىء النيل، لنقل الأحجار التي تقطع من هذه المحاجر في عربات حديدية ثم تنقل في سفن إلى موقع بناء القناطر الخيرية .

رصف طريق السويس بالأحجار وتشييد الدار البيضاء :

ولما تولى عباس الأول حكم مصر أمر في سنة ١٨٤٩ — بإيعاز من صديقه قنصل إنجلترا العام في مصر — بأن يرصف بالأحجار طريق القاهرة — السويس الصحراوى ، وأن يكون عرضه ثلاثين متراً، حتى تتمكن العربات من قطعه بسرعة وفي سهولة ، إذ كان ينفق عدد كبير من الخيل والبغال أثناء السفر . وقد بدأت عمليات رصف الطريق من حي الحسينية بالعباسية في القاهرة ، وكان حي الحسينية يقع في أطراف العاصمة من ناحية الشرق ، واستخدمت الحكومة جنوداً من سلاح المدفعية في رصف جزء من هذا الطريق ، واستخدمت عمال السخرة من الفلاحين في رصف الجزء الباقي . وكانت الصعوبة التي واجهها هؤلاء وأولئك، هي قلة كميات ماء الشرب ، إذ كان نقله إليهم في الصحراء

يتطلب تدبير عدد كبير من البراميل وتخصيص عدد وافر من الجمال (١)، ومما يذكر أن عباساً كان يعاقب المذنبين والخارجين على القانون باستخدامهم في أعمال السخرة ، كما استخدمهم في بناء القصر الذى شيده لنفسه على طريق السويس الصحراوى (٢) ، وأطلق على هـــذا القصر « الدار البيضاء » .

الملابسات الدولية التى أدت الى ربط السويس بالقاهرة بخط حديدى :

وما لبثت أن تعرضت العلاقات المصرية العثمانية لأزمة سياسية عنيفة، كان لها أثرها العميق المباشر فى تطور طريق السويس الصحراوى، وبالتالى مدينة السويس ومنطقتها . أرادت الحكومة العثمانية أن تعصف بالامتيازات التى نالتها مصر فى تسوية ١٨٤٠ — ١٨٤١ ، فطلبت فى مارس ١٨٥٠ أن تطبق الحكومة المصرية قانون التنظيمات الخيرية العثمانية (٣) تطبيقاً حرفياً فى الاقليم المصرى ، ورفض عباس الأول أن يستجيب لطلب الحكومة العثمانية إلا إذا عدلت مواد هذا

---

(١) Linant de Bellefonds : Mémoires sur les Principaux travaux d' utilité Publique exécutés en Egypte depuis la plus haute antiquité jusqu' à nos jours. Paris. 1872 - 1873. pp 480 - 482.

(٢) Sandwith F. M. : Cambridge Modern History. vol. XII. p.430

(٣) مجموعة لوائح أصدرها السلطان فى سنة ١٨٣٩ واستهدف منها إصلاح الإدارة الحكومية وتحقيق العدالة فى انحاء الدولة العثمانية .

القانون بما يتمشى مع مركز حكومة مصر ، كما حدده فرمان ١٨٤١ ، وبما يساير أحوال البلاد الاقتصادية والاجتماعية .وقامت أزمة سياسية بين القاهرة والآستانة ، ووقفت فرنسا إلى جانب الباب العالى فى هذا الصراع السياسى ، نكاية فى عباس الذى كان يضمر الكراهية ، لها بسبب تخاذلها عن مساعدة جده محمد على إبان الأزمة المصرية العثمانية ١٨٤٠ــ ١٨٤١ . فولى عباس وجهه شطر لندن، يلتمس تأييد الحكومة البريطانية له فى موقفه من الدولة العثمانية ، وأوفد نوباراً إلى لندن لهذا الغرض وأبدت الحكومــــة البريطانية استعدادها لتأييده . وكان الثمن الذى تقاضته هو موافقة عباس على مـد خط حديدى بين السويس والقاهرة والاسكندرية .

وكانت النية متجهة أول الأمر إلى البدء بمد الخط الحديدى من القاهرة إلى السويس ، عبر الطريق الصحراوى ، على أن يمد هذا الخط بعد ذلك من القاهرة إلى الإسكندرية . ولكن رؤى أن تنفيذ المشروع على هذا النحو ، يدل دلالة واضحة على أن الهدف منه هو خدمة الاستعمار البريطانى ، وليس خدمة الاقتصاد المصرى ، فرؤى أن يشرع أولا فى مده من الإسكندرية إلى القاهرة على اعتبار أن هذا الخط سوف يخدم المناطق الزراعية المأهولة التى سوف يخترقها ، وفى نفس الوقت تستفيد منه إنجلترا ، على أن يمد الخط بعد ذلك من القاهرة إلى السويس .

وقد وقع نوبار نيابة عن الحكومة المصرية ــ وبدون أن تتلقى موافقة

من الباب العالى ـــ اتفاقاً بتاريخ ١٢ من يوليو ١٨٥١ مع روبرت ستيفنسن Robert Stephenson (١) لإنشاء الخط الحديدى من الإسكندرية إلى القاهرة (٢)، وبذلك تحققت رغبة سعت إليها الحكومة البريطانية حثيثا فى النصف الأول من القرن التاسع عشر. وقبل أن ينقضى عام ١٨٥١ كان روبرت ستيفنسن قد شرع فى إنشاء الخط الحديدى من الإسكندرية فى اتجاه القاهرة. ودارت معركة دبلوماسية فى الآستانة، وقفت فيها إنجلترا إلى جانب مصر، بينما وقف إلى جانب الدولة العثمانية كل من فرنسا وروسيا والنمسا، وانتهت بإقرار وجهة النظر المصرية فى أبريل ١٨٥٢.

ولما مات عباس الأول كان الخط قد بلغ قرية كفر العيس، على الضفة الغربية لفرع رشيد، تجاه مدينة كفر الزيات، ومضى خلفه محمد سعيد والى مصر فى إتمام الخط من كفر الزيات إلى القاهرة، وانتهى العمل فيه، وافتتح الخط فى أول يناير سنة ١٨٥٦. ولكن قبل أن ينتهى العمل فى هذا الخط قررت الحكومة المصرية أن تمضى فى نفس الوقت فى تنفيذ الشطر الثانى من هذا المشروع، وهو مد الخط الحديدى عبر الصحراء من القاهرة إلى السويس، وكان للسياسة الإنجليزية الأثر الأكبر فى هذا التوجيه. وقررت الحكومة المصرية أن تتولى هى إنشاء خط السويس. فطلبت من محل انجليزى هو برجز Briggs

(١) هو ابن جورج ستيفنسن مخترع القاطرة البخارية.

(٢) Wiener (L.). L'Egypte et ses chemins de fer. Bruxelles. 1932. pp 641 – 644.

توريد القضبان الحديدية وغيرها من معدات الخط ، وعهدت بأعمال التنفيذ إلى مهندس فرنسى فى خدمة الحكومة المصرية،هو موشيليه Mouchele(١) وبدأ العمل فى إنشاء خط السويس الحديدى فى سبتمبر ١٨٥٥ .

ثورة وطنية فى الهند تؤدى الى التعجيل باكمال خط السويس الحديدى :

وبينما كانت عمليات إنشاء هـذا الخط قائمة على قدم وساق،قامت ثورة خطيرة فى الهند فى مايو ١٨٥٧ كادت تعصف بالحكم البريطانى فيها ،واضطرت الحكومة البريطانية أن ترسل عن طريق رأس الرجاء الصالح قوات عسكرية لإخمادها،وأضاعت وقتا طويلا لطول المسافة. ثم حدث أن طلب سير سترادفورد دى ردكليف Sir Stradford de Redcliffe السفير البريطانى فى الآستانة إلى السلطان ، أن يسمح الباب العالى بمرور ضباط إنجليز،لا يرتدون الزى العسكرى، فى الأراضى المصرية من الإسكندرية إلى القاهرة فالسويس وهم فى طريقهم إلى الهند(٢) ، وقد أجيب إلى أكثر من ذلك : فسمح لفرق إنجليزية كاملة

---

(١) Hussein Husni : Le Canal de Suez et la Politique Egyptienne. Montepellier. 1923. pp 250 - 251.

انظر أيضا Voisin Bey : Le Canal de Suez. t VI. p. 72

(٢) Hoskins H. L. : British Routes to India. New York. 1928. pp 402 - 403.

باجتياز الأراضى المصرية إلى الهند . (١) ووصلت أول قوة حربية إلى الإسكندرية فى ٤ من اكتوبر ١٨٥٧ ، واستقل أفرادها القطر الحديدية إلى القاهرة، ثم استخدموا الخط الحديدى الصحراوى فى اتجاه السويس . (٢) وكان لايزال إلى ذلك الوقت باقياً على إكماله ٤٠ كيلو مترا حتى يبلغ مدينة السويس ، وكان الجند الإنجليز يقطعون المسافة الباقية فى عشر ساعات، فى عربات تسع كل عربة ستة أشخاص ، وقد بلغ عدد أفراد القوات الإنجليزية التى عبرت الأراضى المصرية من الإسكندرية إلى القاهرة فالسويس خلال ستة أشهر خمسة آلاف فرد(٣) ، تقاضت الحكومة المصرية عن كل جندى خمسة جنيهات، وعن كل ضابط انجليزى ضعف هذا الأجر . (٤)

كان من أثر ثورة الهند أن ضغطت الحكومة البريطانية على سعيد باشا والى مصر، لتنشيط العمل فى مد ذلك الخط، حتى يفرغ العمل فى

---

(١) Wiener, ouvr. cit., P. 75.

(٢) انظر مقالا فى جريدة L Isthme de Suez العدد ٣٦ الصادر فى ١٠ من ديسمبر ١٨٥٧ ص ٥١٦ مجموعة السنه الثانية ، عنوان المقال :

La Vice Roi de l' Egypte et le transport de troupes anglaises dans le desert de Suez.

والى مصر ونقل الفرق الانجليزية فى صحراء السويس

(٣) Hoskins, ouvr. cit. pp 404 - 405

(٤) Wiener, ouvr. cit. P. 75.

الجـزء الباقى منه إلى مدينة السويس فى أسرع وقت ممكن ، (١) واستجاب سعيد لهذا الضغط الإنجليزى،فلم يجمع عشرة آلاف عامل فحسب من مديريات الوجه القبلى للاشتراك فى إنجاز الخط الحديدى. بل فرض على مديريات الوجه البحرى حشد آلاف أخرى من العمال ، ليكونوا بمثابة عمال احتياطيين ، وأمر بتغيير العمال مرة كل أربعة أشهر ،ولم يشأ قنصل إنجلترا العام فى مصر وهو يضغط على سعيد باشا، أن يدرك ضرورة التريث،ريثما يتم إعداد ماء الشرب والجراية للعمال المصريين وهم فى صحراء السويس . وكانت النتيجة أن اقترن إنشاء خط السويس الحديدى الصحراوى بوقوع كثير من المآسى والضحايا ، وقرر بعض المعاصرين لانشائه أن القضبان الحديدية لهذا الخط قد سقطت بجانبها آلاف من جثث المصريين . (٢)

السويس أول مدينة فى منطقة القناة يصلها خط حديدى :

وقد افتتح خط السويس الحديدى فى أول ديسمبر ١٨٥٨ . وكانت مدينة السويس أول مدينة فى منطقة القناة ترتبط بالقاهرة بخط حديدى ، وقد بلغ طوله ١٢٥ كيلو مترا ، وكان الزمن المقرر لقطع هذه المسافة سبع ساعات ، ولكن كثيرا ما كانت القاطرات تتعطل وسط

---

(١) Hoskins p. 358, et Wiener p 74.

(٢) De Lesseps F. : Lettres, Journal et Documents pour servir à l' histoire du Canal de Suez, 5 vols. Paris (1875 - 1881) t. IV pp 214 - 215 et 306 - 308.

الصحراء ، ويمتد التأخير يوما أو بعض يوم . (١)

ويتضح لنا من هذا العرض الموجز أنه لم تكن خدمة المصالح المصرية هي الباعث الأول على إنشاء الخط الحديدى من الاسكندرية إلى القاهرة فالسويس . وهو أول خط حديدى ينشأ فى مصر بل فى افريقيا — ولكن كان مد هذا الخط خضوعاً لمطالب السياسة الأوربية أكثر منه لمواجهة مطالب الاقتصاد القومى . فالرغبة فى تحسين الطريق البرى لخدمة المواصلات الأوربية ، والبريطانية بوجه خاص مع الهند ، كانت فى مقدمة الأسباب التى أدت إلى تفضيله ، وعجلت بتنفيذه . وقد خضع ولاة مصر لمطالب السياسة الأوربية فى هذا الصدد .

حل مشكلة ماء الشرب فى مدينة السويس حلا جزئيا :

وكان من النتائج التى ترتبت على إنشاء الخط الحديدى من القاهرة إلى السويس،أن حلت مشكلة ماء الشرب فى مدينة السويس حلا مؤقتا، وبصورة مصغرة ، فقد أصبحت القطر الحديدية تنقل ماء

---

(١) أوقف تشغيل خط القاهرة ـ السويس الحديدى سنة ١٨٦٩ بعد أن أكملت الحكومة خط القاهرة ـ الإسماعيلية ـ السويس . إذ مدت الحكومة خطا حديديا من الزقازيق إلى الإسماعيلية سنة ١٨٦٨ . ثم مدت فى نفس العام خطا من الاسماعيلية (نفيشة) إلى السويس. وظل خط القاهرة ـ السويس الحديدى الصحراوى موقوفا استخدامه حتى أعيد تشغيله فى سنة ١٩٣٠ .

الشرب فى صهاريج إلى السويس من القاهرة . (١) ومهما قيل فى عيوب هذا الأسلوب فقد كان بلا شك أفضل من الطريقة السابقة ، التى درجت عليها ساطات المدينة فى جلب ماء الشرب على ظهور الجمال من آبار عيون موسى ، على بعد ثمانية أميال جنوبى شرق مدينة السويس فى شبه جزيرة سيناء . أو الوسيلة التى كانت تلجأ اليها شركات الملاحة الأجنبية فى السويس والفنادق الأجنبية ، من استخدام مكثفات لتحويل ماء البحر المالح إلى ماء عذب لاستعمال مستخدميها ونزلائها . وعلى الرغم من أن الحكومة كانت تبيع ماء الشرب لسكان السويس بعد إنشاء الخط الحديدى بقرشين ونصف قرش للقربة التى كانت تسع ٤٥ لترا ، إلا أن حصيلة ثمن بيع الماء ، لم تكن تغطى تكاليف نقله بالطريق الحديدى .

الحكومة المصرية تعهد الى شركة فرنسية بانشاء حوض لاصلاح السفن فى السويس :

كما كان من أهم النتائج التى نجمت عن إنشاء الخط الحديدى

---

(١) Ropport adressé, Le 3 Fevrier 1863, au Gouvernement Egyptien sur Les Travaux du Canal de Suez par John Hawkshaw, Président de La Société des Ingenieurs Civils de Londres. Paris. 1863. p. 21

وانظر أيضا :

Fol M.W. : Notice sur L' état actuel des travaux de L' Isthme de Suez. Luc à La classe dans La séance du 1er décembre 1862. Bulletin No 79 de La Classe d' industrie et de commerce de La Société des Arts de Genèves. avril 1863. p. 15.

أن زاد النشاط الاقتصادى فى المدينة ، وكثر مجىء السفن إلى مينائها بعد أن غدا الاتصال ميسوراً وسريعاً بين السويس والقاهرة ، والإسكندرية ، فأنشأت شركة المساجيرى الفرنسية(١) فى سنة ١٨٦١ خطا ملاحياً منتظماً بين السويس ، والهند الصينية ، وكان عليها أن تهتم باتخاذ التدابير لإصلاح بواخرها الفرنسية التى تسيرها على هذا الخط إذا ما أصيبت بعطب ، ولم تكن على هذا الخط الملاحى البحرى السويس — الهند الصينية: محطة بحرية فرنسية واحدة مزودة بأحواض تسع السفن الكبيرة ، فالمستعمرة الفرنسية كوشنشين Cochinchine تقع فى الهند الصينية ، وكانت لا تزال فى بدايتها ولم يكن بها حوض بحرى كبير لإصلاح السفن ، وكان على السفينة التى تصاب بعطب أن تذهب إلى ميناء هونج كونج Hong Kong أو ميناء بمباى ، وكلاهما تحت النفوذ الإنجليزى . وقد وقع نظر شركة المساجيرى الفرنسية على السويس لعدة اعتبارات ، منها : أن السويس كانت الميناء الذى ينتهى عنده الخط الملاحى الذى نظمته ، كما كانت السويس أقرب الموانى إلى فرنسا ، ولأن النفوذ الفرنسى فى مصر قد بلغ شأوا بعيداً على عهد والى مصر محمد سعيد . وقد نجحت فعلا شركة المساجيرى الفرنسية فى مسعاها ، واعتمد هذا الوالى ستة ملايين من الفرنكات

---

(١) الاسم الكامل لهذه الشركة فى ذلك الوقت هو .

La Compagnie des Services Maritimes des Messageries Maritime

لإنشاء حوض لإصلاح السفن Bassin de Radoub فى السويس(١) وذكر أحد الإنجليز — والأسى يفيض من كتابته — أن شركة P. and O. الإنجليزية قد حاولت عبثاً منذ سنة ١٨٤٢ الضغط على الحكومة المصرية لإنشاء حوض للسفن فى السويس . ولكن ظفرت الشركة الفرنسية من محمد سعيد فى خلال شهر واحد بما لم تستطع أن تحصل عليه منافستها العتيدة الشركة الإنجليزية فى خلال تسعة عشر عاماً(٢) .

وقد أبرم والى مصر محمد سعيد اتفاقاً مؤرخاً فى ١١ من أبريل ١٨٦٢ مع شركة فرنسية كبيرة هى شركة إخوان ديسو Dussaud Frères(٣) تعهدت فيه بأن تقوم فى خلال أربع سنوات بإنشاء حوض لإصلاح السفن فى السويس بطول قدره مائة وعشرون متراً ، وعمق ثمانية أمتار ، وعرض خمسة وعشرين متراً لقاء مبلغ ٥٫٤٠٠٫٠٠٠ فرنك إذا تم إنشاؤه وفق طريقة الحفر على الجاف . فإذا استخدمت الكراكات

---

(١) Stoecklin A. : Notice sur La Construction du Bassin de Radoub de Suez. Bordeau .1867.p.7

(٢) Mc Coan : Egypt as it is. London. 1877.p.254

(٣) كانت هذه الشركة قد اكتسبت شهرة واسعة فى ميدان الصناعات البحرية إذ نفذت مشروعات ضخمة فى ثغر الجزائر وفى مارسيليا وفى شربورج Cherbourg الميناء الحربى الفرنسى الواقع على المانش . كما عهدت إليها شركة قناة السويس إنشاء حاجزى الأمواج فى ميناء بورسعيد

فى إنشائه فقفز المبلغ إلى ستة ملايين من الفرنكات(١) ، وجاء فى مقدمة هذا الاتفاق أن تقوم شركة المساجيرى امبريال للملاحة البحرية الفرنسية، بدور الوسيط بين الحكومة المصرية، وشركة إخوان ديسو ، فتكون لها إدارة الأعمال الفنية نيابة عن الحكومة المصرية . وللشركة وحدها الحق فى إصدار الأوامر إلى شركة إخوان ديسو . وكانت حجة محمد سعيد فى تبرير هذه الأوضاع الشاذة بجعل شركة فرنسية تراقب شركة فرنسية أخرى هى رغبته فى أن يضمن — على عملية إنشاء الحوض — إشرافاً فنياً من قبل شركة تتوفر فيها الكفايات الفنية(٢) .

وقد تعهد سعيد باشا بأن تنقل الحكومة المصرية للشركة الفرنسية بالمجان فى القطر الحديدية من القاهرة إلى السويس ، الماء العذب بكميات تفى بحاجات مستخدميه وعماله ، وكذلك الآلات الخاصة بتنفيذ المشروع ، على أن تتحمل الشركة نفقات نقل الماء ، من محطة السكة الحديد فى مدينة السويس إلى حيث تباشر أعمالها ، وعليها أيضاً أن تدبر الأدوات الضرورية لحفظ كميات ماء الشرب (المادة ١٧ من الاتفاقية) . وقد أجاز سعيد باشا أيضاً لشركة إخوان ديسو استخدام نظام السخرة فى إنشاء الحوض، إذا كان هناك نقص محقق

---

(١) Dervieu Edouard : Ce que coûte à l' Egypte le Canal de Suez. Alexandrie, 1871. PP. 21-22

(٢) Stoecklin, ouvr. cit, pp 9 - 11.

فى عدد العمال الأحرار ، وفى هذه الحال تلتزم الشركة بتدبير أماكن يأوى إليها العمال الذين يعملون بدون أجر ، كما تقدم لهم الخبز الجاف . أما العمال الفنيون فإنها تدفع لهم نفس الأجور التى يتقاضونها عند قيامهم بأعمال الحكومة (المادة ١٨ من الاتفاقية) .

وقد شرعت شركة إخوان ديسو فى تنفيذ المشروع فى أغسطس ١٨٦٢ ، واتبعت فى إنشاء الحوض طريقة الحفر على الجاف، بسبب الظروف الطبيعية التى وجدت فيها أرض الحوض ، وأهم من ذلك بسبب الميول الطيبة التى أبداها سعيد باشا نحو الشركة الفرنسية على حساب الشعب المصرى ، فقد بعث لها — بصفة مبدئية — بخمسمائة رجل يعملون بالمجان فى إنشاء الحوض ، وكانوا يستخدمون الفؤوس فى الحفر ، ويحملون الأنقاض فى القفف .

ارسال المسجونين الى السويس لانشاء حوض السفن :

سار العمل على هذا النحو فى إنشاء حوض إصلاح السفن بالسويس حتى نهاية حكم الوالى محمد سعيد ، وفى خلال الشهور الأولى من حكم خلفه إسماعيل . ثم أراد الأخير توجيه العمال الذين يعملون بالمجان إلى زراعة القطن فى مزارعه الخاصة ، بدلا من أن يعملوا فى شركة إخوان ديسو. وكانت أسعار القطن قد ارتفعت ارتفاعاً جنونياً بسبب الحرب الأهلية الأمريكية (١٨٦١ — ١٨٦٥) ووقف تصدير القطن الأمريكى إلى إنجلترا ، مما أدى إلى اشتداد الطلب على القطن المصرى

فأرسل إسماعيل فى أغسطس ١٨٦٣ إلى مدينة السويس،تسعمائة مذنب من نزلاء السجون للعمل فى إنشاء حوض السفن ، فلما بلغ المسجونون مدينة السويس، رفضوا العمل فى إصرار وعناد ، واستخفوا بالقوة العسكرية المرافقة لهم ، وعاثوا فى المدينة فساداً ، واتضح أنهم مصدر خطر كبير على سكان السويس . وأعلنت شركة إخوان ديسو أنها لا يسعها إلا استقدام عمال من فرنسا ، طالما أن الحكومة المصرية قد أخلت بالتزاماتها ، وامتنعت من تقديم عمال لها يعملون بالمجان، وعلى الحكومة أن تدفع لها أجور العمال الفرنسيين ونفقات استخدامهم . وأرسلت الشركة احتجاجاً بهذا المعنى إلى قنصل فرنسا العام فى مصر الذى أبلغه بدوره إلى اسماعيل(١) ودارت محادثات بين الشركة والحكومة ، أسفرت عن عقد اتفاق إضافى فى ٧ من سبتمبر ١٨٦٣ تخلت فيه شركة إخوان ديسو عن الحق الذى خوله إياها الاتفاق السابق،فى استخدام عمال مصريين بدون أجر ، وقبلت أن تجمع بوسائلها الخاصة عمالا أحراراً مصريين ، أو أجانب ، لمواصلة العمل فى إنشاء حوض السفن ، وفى مقابل هذا التنازل وافقت الحكومة المصرية على دفع تعويض حدد بمبلغ ٣٠٣٠٠٠٠ فرنك، إذا مضت الشركة فى إنشاء الحوض، وفق طريقة الحفر على الجاف . فإذا استخدمت الكراكات قفز مبلغ التعويض إلى ٣٥٠٠٠٠٠ فرنك، مع أن هذه الشركة — كما مر بنا — قد ارتضت فى الاتفاق الأول منذ عام وبعض عام ، إنشاء

---

(١) Linant de Bellefonds, ouvr. cit, pp 524-525

الحوض بمبلغ إجمالى هو ٥٫٤٠٠٫٠٠٠ فرنك : ولكن مصر كانت تجتاز وقتذاك فترة رهيبة ، إذ فتح باب التدخل الأجنبي على مصراعيه، وعاشت مصر فى هذه الفترة تجربة مروعة استنزفت فيها كل إمكانيات الثروة الوطنية لصالح القوى الأجنبية ، ولمصلحة عدد من المغامرين الأجانب ، الذين تمكنوا من السيطرة على أمراء أسرة محمد على ، وساعدهم على ذلك فداحة النكسة التى أصيبت بها حركة اليقظة المصرية »(١) .

مدينة السويس ومشروع انشاء القناة البحرية :

فى الوقت الذى كانت تبذل فيه الجهود لإحياء طريق السويس البرى وتحسين الخدمة فيه ، وهى الجهود التى توجت بإنشاء خط حديدى يربط السويس بالقاهرة ، كانت المساعى تبذل أيضاً لتنفيذ مشروع إنشاء قناة فى برزخ السويس، وهو مشروع كان يستهوى أفئدة الفرنسيين بوجه خاص . ويتشابه موقف فرنسا مع موقف إنجلترا من حيث أن كلا من هاتين الدولتين كانت تدرك الحاجة الماسة إلى إيجاد طريق يجتاز الأراضى المصرية، ويقرب المواصلات بين أوربا وبين الهند والصين، وكانت كل منهما تشعر بالفوائد التى تحققها من وراء إنشاء هذا الطريق . غير أنهما كانتا مختلفتين على طريقة المرور خلال الأراضى المصرية، فإنجلترا كان يهمها الاحتفاظ بما انفردت به تقريباً من السيطرة

(١) الميثاق الوطنى : الباب الثالث . جذور النضال المصرى .

على طريق رأس الرجاء الصالح فى المحيطين الأطلسى والهندى . ولذلك أرادت أن يكون الطريق المنشود عبر مصر بواسطة خط حديدى لنقل المسافرين، والبريد، والبضائع ذات الوزن الخفيف فقط . بينما تستمر عمليات التبادل التجارى الضخمة بينها وبين الهند وغيرها من الممتلكات البريطانية فى الأقيانوسية عن طريق رأس الرجاء الصالح .

أما فرنسا فكانت ترى ضرورة شق قناة بحرية بين البحرين المتوسط والأحمر تتسع لمرور السفن الكبيرة، والصغيرة على السواء، وتستخدم فى نقل العتاد الحربى والبضائع ذات الوزن الثقيل بينها وبين الهند الصينية وغيرها من الممتلكات الفرنسية .

ولن نتعرض للمشروعات العديدة التى وضعت خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر، لإيصال البحرين المتوسط والأحمر بعضهما ببعض ، سواء أكانت هذه القناة مباشرة تصل بين البحرين رأسا عبر برزخ السويس ، أو كانت قناة غير مباشرة تصل البحرين عن طريق النيل ، فمثل هذه المشروعات خارجة عن نطاق البحث الحالى . ولكن حسبنا أن نذكر هنا أن مدينة السويس، ومنطقتها، شهدت زيارات متلاحقة قامت بها وفود من الجمعيات العلمية والهيئات التى تكونت فى أوربا للدعاية لمشروع قناة السويس وتنفيذه

وكان من بينها جماعة السان سيمونيين St Simoniens (١) وجمعية أبحاث قناة السويس ، واللجنة العلمية الدولية ، وسنرجىء الكلام عن اللجنة الأخيرة .

قدوم السان سيمونيين الى مدينة السويس :

والسان سيمونيون جماعة فرنسية اشتراكية، كان من برنامجها حفر قناتى السويس ، وبناما ، وقد جاء أعضاء هذه الجماعة برياسة الأب آنفانتنا Enfantin على دفعات فى سنة ١٨٣٣ . بعد أن حددوا الهدف من حضورهم إلى مصر بأنه زيارة برزخ السويس ، لإتمام البحوث والدراسات الخاصة بحفر القناة .

وقد قرر الأب انفانتنا فى إحدى رسائله لأحد اتباعه « أن علينا أن نجعل من مصر طريقا يصل أوربا بالهند والصين، وبعدئذ يمكن أن نشق طريقا آخر فى بناما ، ومعنى هذا أننا نضع إحدى قدمينا على نهر النيل والأخرى فى بيت المقدس ، وتمتد يدنا اليمنى إلى مكة بينما تلمس الأخرى روما متكئة فوق باريس . فاعلم أن السويس هى مركز حياتنا وكفاحنا ، ففى السويس سوف نحقق مشروعا طالما انتظره العالم ... »

والواقع أنه كان لهم غرض خفى هو غزو مصر علميا واقتصاديا

---

(١) عاش أفراد هذه الجماعة حياة مبتذلة فى مصر ، واتسمت تصرفاتهم بالإباحية وكانوا يمضون لياليهم فى صخب ومجون .

واجتماعيا بطرق سلمية بحيث لا يصطبغ هذا الغزو بصبغة حربية كما حدث عند إرسال الحملة الفرنسية إلى مصر ، أو عندما احتلت فرنسا بلاد الجزائر . وكانوا يهدفون إلى اتخاذ مصر قاعدة للتغلغل الفرنسي السلمي في العالم الإسلامي بدعوى نشر الحضارة وإحياء العلوم والمعارف ، ونشر الصناعة، وقد ذهب وفد من هذه الجماعة إلى السويس في أكتوبر ١٨٣٣ وجمعوا معلومات عن طبيعة الأرض ، وعمق الماء في ميناء السويس ، وعدد السفن التي تفد إليه من الهند . وبعد أن قاموا بمهمتهم عادوا إلى القاهرة ، ثم قامت بعثة ثانية إلى مدينة السويس في شهر نوفمبر ١٨٣٣ ، وتتبعت آثار الترعة القديمة التي كانت تصل النيل بالبحر الأحمر استعداداً للرحلة التي كان رئيس الجماعة الأب آنفانتا يزمع القيام بها بنفسه إلى منطقة البرزخ ، وأخيرا قام رئيس الجماعة برحلته في خلال شهري يناير وفبراير ١٨٣٤ مزودا بخطابات توصية من سليمان باشا الفرنساوي (الكولونيل سيف Sèves) إلى رجال الإدارة في المناطق التي كان مقررا زيارتها ، وصحبه جمع من أتباعه . وقد بدأوا رحلتهم بزيارة دمياط والمنصورة وزفتى ، ثم اتجهوا إلى قلب البرزخ ، وانحدروا جنوبا إلى البحيرات المرة ، حتى بلغوا مدينة السويس في فبراير ١٨٣٤ .

وضغط أعضاء هذه الجماعة على الحكومة المصرية لتنفيذ مشروع القناة ، وكان أمام الحكومة المصرية في ذلك الوقت ثلاثة مشروعات تفاضل بينها : إنشاء خط حديدي من القاهرة إلى السويس

عبر الطريق الصحراوى على أن يمد مستقبلا إلى الإسكندرية ، وكانت إنجلترا تؤيد هذا المشروع ، وحفر قناة السويس ، وكانت فرنسا تحبذ هذا المشروع ، وبناء القناطر الخيرية وكان من المتحمسين له لينان دى بلفون كبير مهندسى الحكومة المصرية ، كما كان محمد على موقنا بأفضلية مشروع القناطر الخيرية حتى يستطيع التوسع فى الزراعات الصيفية وبخاصة القطن . وأراد أن يتفادى الحرج إذا هو أقر بجرة قلم مشروع القناطر الخيرية فرأى أن يعرض المشروعات الثلاثة على المجلس العالى لتقرير أى هذه المشروعات أكثر نفعا للبلاد . وعقد المجلس العالى جلساته فى ٢٨ ، ٢٩ ، ٣١ من يناير ١٨٣٤ . وانتهى المجلس إلى تفضيل مشروع القناطر الخيرية ، وعندئذ غادر بعض أعضاء الجماعة مصر مغاضبين ، وظل البعض الآخر وعلى رأسهم الأب آنفانتا فى مصر، والتحقوا بخدمة الحكومة المصرية مهندسين أو أطباء أو مدرسين . وهكذا كان نشاط جماعة السان سيمونيين فى مصر يتناول ناحيتين : الأولى محاولة إقناع الحكومة المصرية بالإقدام على تنفيذ المشروع ، وقد فشلوا فى هذه المحاولة . والناحية الأخرى تمثلت فى القيام بدراسات وبحوث تمهيدية فى منطقة برزخ السويس .

وعلى الرغم من قيامهم بهذه الدرسات إلا أنها لم تسفر عن وضع مشروع محدد لتوصيل البحرين (١) .

---

(١) محمود حسن صالح منسى : امتياز حفر قناة السويس فى عهد سعيد وصلة ذلك بأعمال السان سيمونيين . رسالة ماجستير لكلية الآداب بجامعة القاهرة. رسالة غير مطبوعة نوقشت فى ٣ من يوليو ١٩٦١ .

الانجليز من أعضاء جمعية الأبحاث يرفضون الذهاب الى مدينة السويس :

وفى سنة ١٨٤٦ تكونت فى باريس جمعية أبحاث قناة السويس d'Etudes du Canal de Suez من كبار العلماء، ورجال المال، والسياسة من بعض دول أوربا للقيام ببحوث تكميلية واتصالات سياسية تمهيداً لشق القناة، وأوفدت هذه الجمعية وفداً كبيراً حضر إلى مصر فى سنة ١٨٤٧ للقيام ببحوث كاملة، ومنظمة على الطبيعة لوضع المشروع النهائى لإنشاء القناة، وقسم الوفد إلى ثلاث مجموعات : المجموعة الإنجليزية، والمجموعة النمساوية، والمجموعة الفرنسية . ووزعوا العمل بين هذه المجموعات بحيث تختص المجموعة الإنجليزية بدراسة ميناء السويس، ومعرفة مدى صلاحيته لاستقبال السفن المتجهة إليه . وتتفرغ المجموعة النمساوية للدراسات على ساحل البحر المتوسط واختيار البقعة المناسبة كى تكون مدخلا للقناة .

أما المجموعة الفرنسية فتقوم بالدراسات فى منطقة البرزخ ذاتها .

وكانت المجموعة النمساوية هى أول مجموعة قدمت إلى مصر فى أبريل ١٤٨٧، وأنجزت مهمتها فى شهر مايو و يونيو و يوليو ١٨٤٧ . واعتذرت المجموعة الإنجليزية عن الحضور إلى مصر على أساس أن الأبحاث الخاصة بميناء السويس ومنطقتها موجودة فى محفوظات الإمبرالية الإنجليزية فى لندن، كما أن سجلات شركة الهند الشرقية زاخرة بمعلومات ضافية عن السويس، ميناء ومدينة ومنطقة : أما

المجموعة الفرنسية فقد جاءت إلى مصر فى سبتمبر ١٨٤٧ ، واتجه فريق من أعضائها إلى مدينة السويس فى ديسمبر من نفس العام ، وقاموا بأبحاث أثبتت عدم وجود فرق بين مستوى البحر الأحمر والبحر المتوسط ، وبذلك استطاعت البعثة الفرنسية أن تهدم الاعتقاد الخاطىء الذى سيطر على الأذهان بوجود فرق بين مستوى البحرين . ومما يذكر أن الحكومة المصرية وفرت للبعثة الفرنسية بوجه خاص كل وسائل الراحة والطمأنينة حتى تتفرغ لعملها فى هدوء ، فوضعت تحت تصرف البعثة فصيلة من ستين جندياً، وعشرة من البدو وستين جملا، وعشرين من الهجين ، واثنتين وثلاثين خيمة ، كما عهدت الحكومة إلى لينان بك بمرافقة المجموعة الفرنسية فى جولتها . وكان محمد على يعتقد أن مشروع القناة لن يخرج إلى حيز التنفيذ نظراً لتضارب مصالح الدول ، ولكنه قدم هذه المساعدات إرضاء للرأى العام الأوربى ، وحتى لا يتهم بأنه يعرقل المساعى التى تبذل لتنفيذ المشروع .

دى لسبس يظفر من صديقه محمد سعيد والى مصر بعقد الامتياز لحفر القناة واستغلالها :

ولم تكد تمضى سنوات قلائل على قدوم أعضاء جمعية أبحاث قناة السويس حتى ظفر فرديناند دى لسبس - وهو وزير مفوض محال إلى الاستيداع لأمور نسبت إليه — بعقد امتياز فى ٣٠ من نوفمبر ١٨٥٤ من والى مصر محمد سعيد باشا . لتأسيس شركة يعهد إليه بإدارتها تسمى « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ، لشق برزخ السويس

واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى. (١) ولم تكد تمر ثلاثة أسابيع على صدور عقد الامتياز حتى كانت الأموال المصرية تنساب في يسر وسرعة وسخاء لمشروع القناة، ورجال المشروع، ومن لاذ بالمشروع، فقد طلب دى لسبس إلى سعيد بعد أن ظفر بعقد الامتياز، أن تنظم له الحكومة رحلة يرتاد فيها منطقة البرزخ ابتداء من مدينة السويس ومنطقتها حتى ساحل البحر المتوسط، لدراسة المشروع على الطبيعة، وأن يصحبه فى هذه الرحلة لينان بك وموجل بك Mougil Bey كبيرا مهندسى الحكومة المصرية، وأن يعهد إليهما بوضع تقرير ضاف عن المشروع يتناولان فيه كافة المسائل الفنية والهندسية الخاصة بحفر القناة وتكاليف إنشائها والمدة التى يستغرقها هذا الحفر، ثم يعرض هذا التقرير على لجنة علمية دولية لإبداء الرأى فيه. وهنا وجه الغرابة فى الموقف، فكل هذه الإجراءات كان يجب أن تكون سابقة لصدور

---

(١) احتال دى لسبس على أعضاء جمعية الأبحاث فقد اتصل بكبار أعضائها قبل سفره إلى مصر وأبلغهم أنه صديق شخصى للوالى الجديد محمد سعيد باشا وأن فى استطاعته أن يستغل هذه الصداقة فى استصدار فرمان لحفر القناة من والى مصر. وأبدى استعداده للتعاون معهم، وتطوعه للسفر للحصول على عقد الامتياز، وأنه فى هذه الحال سيعمل باسم الجمعية ولحسابها. وبهذا الأسلوب المخادع استحوذ على كافة مستندات وبحوث جمعية الأبحاث وسافر بها إلى مصر. وما كاد يظفر بعقد الامتياز حتى انفصل عن أعضاء الجمعية واستأثر بالمشروع دونهم، وارتبط اسمه بمشروع القناة من ذلك الوقت. ويعتبر تصرفه هذا من أكبر حوادث الاحتيال والسطو فى التاريخ الحديث.

عقد الامتياز . ولكن الوالى محمد سعيد قلب الأوضاع رأساً على عقب، ودل هذا الأسلوب على عقليته وقد أسرف المؤرخون الفرنسيون بوجه خاص فى إضفاء هالة كبيرة حول مواهبه وسجاياه ، فزعموا أنه كان على حظ موفور من العلم والثقافة ، وأنه كان يجيد أربع لغات: هى العربية والفارسية ، والفرنسية والإنجليزية ؛وأنه تلقى العلم على يد صفوة العلماء وفى مقدمتهم المستشرق الفرنسى كوينج بك Koeing Bey. والتاريخ الصحيح المحايد يقرر أنه ضحل فى ثقافته ، على جانب كبير من البله ، يعوزه الحزم والتبصر ، والخبرة بالأساليب الدبلوماسية، وأنه يستهويه المديح ، والحديث فى موضوع عظمته الشخصية ، وأن التاريخ سيخلد مآثره على الإنسانية والحضارة على توالى الأحقاب والأدهار . وقد لمس الأجانب نقط الضعف فيه فأفادوا منها إلى أبعد الحدود .

سفر دى لسبس الى السويس لاول مرة فى حياته :

غادر دى لسبس القاهرة فى ٢٣ من ديسمبر ١٨٥٤ واتجه إلى مدينة السويس ، وكانت هذه أول مرة يزور فيها منطقة السويس ، وبرزخ السويس . وشاء الكرم الشرقى أن تتكفل الحكومة المصرية بجميع نفقات الرحلة . وقد رافقه فيها ساباتييه Sabatier قنصل فرنسا العام فى مصر، ولينان بك ، وموجل بك كبيرا مهندسى الحكومة المصرية، وعدد من المهندسين والرسامين والكتبة والأدلاء ومن إليهم. وكان عدد الجمال التى خصصت لنقل ماء الشرب فقط خمسين جملا . وفى مدينة السويس قاموا بدراسة ميناء السويس ومدى صلاحيته

ليكون مدخلا للقناة على البحر الأحمر ، والمنشآت التى يجب إنشاؤها فى منطقة السويس ، كما زاروا محاجر عتاقة للوقوف على مدى إمكانياتها لتمويل عمليات إنشاء القناة ، ومنشآتها بالمواد اللازمة . وفى ٣١ ديسمبر ١٨٥٤ غادر الجميع مدينة السويس متجهين نحو الشمال حتى وصلوا إلى الفرما على البحر المتوسط فى ١٠ ينـاير ١٨٥٥ ، ثم غادروا منطقة البرزخ عائدين إلى القاهرة فبلغوها فى ١٥ من يناير ١٨٥٥ ، وترك دى لسبس كبيرى المهندسين يعدان تقريرهما عن إنشاء القناة ، وأبحر من الإسكندرية فى ٢٧ من يناير ١٨٥٥ إلى الآستانة يلتمس تصديق سلطان تركيا على عقد الامتياز . ولكنه أخفق فى مسعاه بسبب المعارضة الإنجليزية التى حمل لواءها فى الآستانة سير ستراد فورد دى ردكليف Sir Stradford de Redcliffe السفير البريطانى بها ، فعاد إلى مصر ، وما لبث أن غادرها إلى فرنسا يلتمس تأييد نابليون الثالث إمبراطور فرنسا .

زيارة أعضاء اللجنة العلمية الدولية وأصدقاء دى لسبس ومعارفه لمدينة السويس :

كون دى لسبس بالاتفاق مع سعيد لجنة علمية دولية ، تتكون من أساطين الهندسة ، ويمثلون سبع دول أوربية لدراسة تقرير لينان بك ، وموجل بك وهو التقرير الذى أطلق عليه المشروع الابتدائى لشق برزخ السويس . l'avant - projet pour le percement de l'Isthme de Suez وجاء معظم أعضاء هذه اللجنة إلى مصر فى نوفمبر ١٨٥٥ بحجة بحث مشروع القناة على الطبيعة ، وصحبهم فى هذه الرحلة جمع غفير من

أصدقاء دي لسبس ، ومعارفه ، حتى اكتظت بهم السفينة أزوريس Osiris التي أقلتهم إلى مصر ، وكانت خزانة مصر هي التي تحملت نفقات هذه الرحلة ، وفتحت لهم الحكومة المصرية اعتمادا إضافياً بمبلغ ١٢ ألف جنيه للإنفاق عليهم ، وهو مبلغ كبير جدا بالنسبة لقيمة النقد في ذلك الوقت . ودعاهم سعيد إلى النزهة التقليدية على بواخر الحكومة لزيارة آثار مصر في الوجه القبلي ، ولقضاء شطر من الشتاء في صعيد مصر . وبعد مضي أكثر من شهر على قدومهم . بدأوا في المهمة التي من أجلها قدموا ، فسافروا من القاهرة في ١٥ ديسمبر ١٨٥٥ إلى السويس وبلغوها في اليوم التالي .

ولما وصل أعضاء اللجنة إلى السويس ، ألقى دي لسبس في أعضائها كلمة باسم والي مصر ، أبلغهم فيها أن الوالي يترك لأعضاء اللجنة مطلق الحرية في أبحاثهم، وهو لا يريد أن يقيدهم بأي معين بخصوص نوع القناة المزمع حفرها ، وهل تكون قناة مباشرة تسير في خط مستقيم بين البحرين ، أو قناة غير مباشرة تصل بين البحرين بواسطة أحد فرعي الدلتا . وأضاف دي لسبس إلى ذلك قوله إنه على الرغم من أن الوالي دعاهم لدراسة التقرير الذي وضعه كبيرا مهندسي الحكومة المصريه وحبذا فيه حفر قناة مباشرة مستقيمة بين البحرين ، وعلى الرغم من أن هذا الوالي يفضل أن تأخذ القناة المقترحه هذا الاتجاه إلا أنه يتعين عليهم أن يلتزموا بالجوانب الفنية والهندسية في دراساتهم دون أي اعتبار آخر ، حتى يكون الرأي الذي

تنتهى إليه اللجنة نهائياً وحاسما وصادرا عن حرية تامة واقتنــاع عميق (١) .

وقد أمضت اللجنة خمسة أيام فى السويس قامت خلالها بدراسة قاع خليج السويس ، وقياس أعماقه ، فى مختلف جهاته لتحديد مدخل القناة على البحر الأحمر ، وخرجت من دراستها فى هذه الناحية إلى أن قاع الخليج لم يرتفع ارتفاعا يذكر منذ العصور القديمة ، وأنه لذلك لا يخشى من رواسب تتراكم فى خليج السويس . وتأسيساً على هاتين الحقيقتين انتهت اللجنــة إلى أن خليــج السويس له من المميزات الطبيعية ما يجعله صالحاً تماما كى يقع عليه المدخل الجنوبى للقنــاة المقترحة .

واطمأنت الشركة إلى أن ساحل خليج السويس لا يتعرض للتآكل واستدلت على ذلك من رسو السفينة الإنجليزية زنوبيــا Zenobia التى كانت تستخدم كمستودع للفحم تتمون منه سفن شركة الهند الشرقية . وكانت هـذه السفينة قد قضت عدة سنوات فى موقفها فى الخليج ولم تتعرض مراسيها لأى تغيير . كما زارت اللجنة محاجر عتاقة للتأكد من إمكانياتها فى توفير المواد اللازمة لمختلف عمليات إنشاء القناة ومنشآتها (٢)

---

(١) Bridier L. : Une Famille Française. Les de Lesseps. Paris 1900 Pp 244

(٢) Desplaces Ernest : Le Canal de Seuz PP. 61-62

وفى ٢١ ديسمبر سنة ١٨٥٥ غادر الجميع مدينة السويس متجهين نحو الشمال ، واجتازوا البرزخ إلى ساحل البحر المتوسط فى سرعة يحيط بهم الكثير من مظاهر البذخ ، وكأنها كانت نزهة للتسلية واللهو وليست رحلة دراسية للقيام ببحوث فنية دقيقة ، وقضوا شطراً كبيراً من وقتهم فى المجون ، وصيد الغزلان ، وشرب الخمور واللهو . وكانت فى انتظارهم السفينة المصرية «النيل» فاستقلوها إلى الإسكندرية وبلغوها فى أول يناير ١٨٥٦ . وفى اليوم التالى قدموا إلى الوالى تقريراً موجزاً ضمنوه النتائج العامة لرحلتهم ، فقرروا فيه أن حفر القناة على خط مستقيم هو الحل الوحيد للموضوع وأن تنفيذها سهل ، ونجاحها مؤكد ، وأن تكاليف إنشاء القناة والأعمال المتصلة بها لا تتجاوز ٢٠٠ مليون فرنك وهو المبلغ الذى حدده المشروع التمهيدى . وقد جاء فى هذا التقرير الموجز فيما يختص بالسويس أن ميناءها يطل على خليج متسع آمن تستطيع السفن الوصول إليه فى جميع الأوقات ويتوفر فيه عمق تسعة أمتار على بعد ١٦٠٠ متر من الشاطىء» .

صدور عقد الامتياز الثانى :

لم تمض ثلاثة أيام على تقديم التقرير الموجز حتى استصدر دى لسبس من سعيد باشا فى ٥ من يناير ١٨٥٦ وثيقتين هاتين : هما عقد الامتياز الثانى ، وقانون الشركة الأساسى مما يدل دلالة قاطعة على أن هاتين الوثيقتين كانتا معدتين لتوقيع سعيد عليهما قبل أن تقدم اللجنة تقريرها الموجز إليه . إذ لا يعقل أن يوضع عقد الامتياز الثانى متضمنا

٢٣ مادة وقانون الشركة الأساسي يتضمن ٧٨ مادة فى خلال يومين .
والملحظ الثانى الذى نسجله هو أن دى لسبس كان على علم بقرار اللجنة قبل إصداره ، وقبل قدوم أعضائها إلى مصر ، وزيارة منطقة القناة . فهذا التسلسل السريع للحوادث منذ قدوم بعض أعضاء اللجنة إلى مصر وزيارتهم العابرة لمنطقة البرزخ ، وتقديم تقرير موجز للغاية متضمنا نتائج دراسة خاطفة ، ثم صدور عقد الامتياز الثانى وقانون الشركة الأساسي : كل ذلك أبلغ فى الدلالة على أن الامر لم يكن سوى تمثيلية أعدها دى لسبس مع أعضاء االجنة فى أوربا للتمويه على سعيد ،وأن النية كانت مبيتة على اغتيال حقوق مصر وأموالها وجهود شبابها ، والاستيلاء على مساحات شاسعة من أراضيها الزراعية والصحراوية .

دراسة مقارنة بين عقدى الامتياز الاول والثانى فيما يختص بمدينة السويس ومنطقتها :

تسفر الدراسة المقارنة بين عقدى الامتياز الأول والثانى عن عدة مسائل فيما يختص بمدينة السويس ومنطقتها نوجزها فى النقاط الأربع الآتية :

أولا : يلاحظ أن عقد الامتياز الأول صدر مشوبا بالغموض ، فلم ينص على نوع القناة التى تحفر لإيصال البحرين ، وهل هى قناة مباشرة تسير عبر برزخ السويس رأساً بين البحرين ؟ أو قناة غير مباشرة تصل بين البحرين عن طريق نهر النيل . وتأسيساً على

هذا الإبهام لم يحدد عقد الامتياز الأول موقع المخرج الشمالى للقناة ، وهل هو بلوز (بور سعيد حالياً) أو الإسكندرية أو دمياط أو رشيد . وكذلك لم يرد ذكر لتحديد موقع المخرج الجنوبى للقناة على البحر الأحمر وهل هو السويس أو مكان آخر على مقربة منها ؟!

وقد جاءت صياغة المادة الأولى من عقد الامتياز الأول على النحو الآتى :

« يؤسس المسيو فرديناند دلسبس شركة تعهد إليه بإدارتها تسمى الشركة العالمية لقناة السويس البحرية لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وانشاء أو إعداد مدخلين كافيين أحدهما على البحر المتوسط ، والآخر على البحر الأحمر وبناء مرفأ أو مرفأين » .

ثم جاءت المادة السابعة من نفس العقد الأول مؤكدة لحق الشركة المستقبلة فى حريته اختيار نوع القناة التى يعهد إليها بحفرها . إذ نصت على الآتى « إذا رأت الشركة ضرورة وصل مابين النيل وممر البرزخ بإنشاء طريق صالح للملاحة ، أو إذا سلكت القناة البحرية طريقاً متعرجاً يرويه ماء النيل ، تنازلت الحكومة المصرية للشركة عن الأراضى الداخلة فى الاملاك العامة مما لا يزرع اليوم . . . . . .

أما عقد الامتياز الثانى فقد تلافى هذا الغموض ، وحدد نوع القناة البحرية فقرر أن تكون قناة مباشرة ، وحدد طرفيها بأن تكون السويس جنوباً ، وخليج الطينة (بور سعيد) شمالا (مادة أولى فقرة

أولى) ، ولم يقف هذا العقد عند حد تعيين نوع القناة وتحديد مكان طرفيها ، ولكنه حدد أيضاً تحديداً واضحاً دقيقاً مسار القناة البحرية ، فقرر أن تبدأ من ميناء السويس ذاتها ، وتجتاز البحيرات المرة وبحيرة التمساح وتنتهى إلى البحر المتوسط فى منطقة خليج الطينة (مادة ثالثة) . وبهذا تحدد فى عقد الامتياز الثانى وضع مدينة السويس بالنسبة لمشروع القناة .

ثانياً : كان من بين الالتزامات التى تعهدت بها الشركة فى العقد الثانى ولم يرد لها ذكر فى العقد الأول القيام بتحسين مرفأ وبوغاز السويس le port et la rode de Suez بحيث تأوى إليها السفن . وقد تلاعب دى لسبس فى صياغة الجزء الخاص بهذا الالتزام فلم يجعله مطلقاً من كل قيد ، ولكنه جعله التزاماً معلقا على شرط هو الاقتضاء أو الضرورة . فجاءت صياغته على هذا النحو . ويجب على الشركة عند الاقتضاء si cela est necessaire تحسين مرفأ وبوغاز السويس . . . » المادة السادسة الفقرة الثالثة» .

ثالثاً : لم يرد فى عقد الامتياز الاول ذكر لأعنف مشكلة كانت تواجهها مدينة السويس وطالما اعاقت نموها وتطورها . ونعنى بها مد المدينة بماء الشرب . ثم جاء عقد الامتياز الثانى فوضع على عاتق الشركة القيام بحفر ترعة للماء العذب ، وعلى غرار ما استنه عقد الامتياز الثانى إزاء القناة البحرية بتحديد مسارها حدد هذا العقد أيضاً مسار ترعة الماء العذب ، فقرر أن تخرج من النيل

بالقرب من القاهرة ، وتسير فى وادى الطميلات وتنتهى إلى القناة البحرية عند بحيرة التمساح ، وتتفرع الترعة قبيل مصبها فى بحيرة التمساح فيتجه فرع شطر الجنوب إلى السويس ، ويخرج فرع آخر صوب الشمال بمحاذاة القناة البحرية إلى الطينة (بورسعيد) . المادتان الرابعة والخامسة .

ونص أيضاً العقد الثانى على أن ترعة الماء العذب تستهدف غرضين هما: جلب ماء الشرب، وتوفير ماء الرى (المادة الأولى: الفقرتان الثانية والثالثة) ، وقد استهدف دى لسبس غرضا ثالثاً من حفر ترعة الماء العذب لم يفصح عنه إفصاحا مباشراً فى صياغة المواد الخاصة بهذه الترعة فى العقد الثانى ، أراد أن تكون الترعة العذبة ركيزة قوية للشركة المستقبلة بما تحققه من مشروعات تصبح مورد إيراد ضخم لخزانتها ، وبما تتيحه لها من دعامة تستند إليها فى البقاء فى مصر تباشر نشاطاً اقتصادياً خطيراً على توالى الأحقاب ، فقد حول العقد الثانى الحق للشركة فى بيع ماء النيل إلى المصريين الذين يستخدمون مياه هذه الترعة فى استهلاكهم ، وخول لها هذا الحق أيضاً فيما يختص بالمزارعين الذين يمتلكون أراض تستفيد فى ريها من مياه الترعة الحلوة وفرعيها (المادة الثامنة ، كذلك الفقرة الأخيرة من المادة ١٧) . كما خول للشركة حق الانتفاع بجميع الأراضى التى تقوم باستصلاحها على نفقتها ، مع تقرير إعفاء ضريبى عن هذه الأراضى لمدة عشر سنوات تبدأ من تاريخ استغلالها . ثم تخضع هذه الأراضى بعد ذلك حتى

نهاية مدة امتياز الشركة للالتزامات والضرائب التى تخضع لها فى الظروف نفسها سائر أراضى القطر المصرى (المادة العاشرة) . ولم تقنع الشركة بهذه المدة الزمنية الطويلة ، بل تطلعت إلى مزيد منها ، فنصت الفقرة الأخيرة من المادة العاشرة على أنه فى استطاعة الشركة بعد انتهاء مدة امتيازها إما بنفسها وإما بالمستحقين عنها موالاة الانتفاع بهذه الأراضى واستمداد المياه اللازمة لاستثمارها فى مقابل أداء الضرائب المفروضة على الأراضى المماثلة لها . وهكذا قدرت الشركة لنفسها أنها ستظل تستغل ترعة الماء العذب ، والأراضى التى تستصلحها إلى أن يرث الله الأرض ومن عليها ، وشاءت إرادة الله أن تنتهى مهزلة الشركة فى مساء ٢٦ من يوليو١٩٥٦ بصدور القرار الجمهورى رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ بتأميم الشركة ، وكانت قد غدت معقلا من معاقل الاستعمار والنفوذ الغربى فى مصر .

رابعاً : اتجهت أنظار الشركة من أول الأمر إلى محاجر عتاقة بالقرب من مدينة السويس كى تستخرج منها بالمجان المواد اللازمة لإنشاء القناة والمبانى التابعة لها ، وقد تعرض عقد الامتياز الأول لهذه المسألة وإن لم يذكر فيه اسم محاجر عتاقة بالذات ، بل جاءت الصياغة عامة تشمل المناجم ، والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة ، على النحو الآتى . . وأخيرا تمنح الشركة صاحبة الامتياز الحق فى أن تستخرج من المناجم ، والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمبانى التابعة لها . مع إعفائها من الرسوم ... (المـــادة

التاسعة الفقرة الأولى) وقد كثرت زيارات دى لسبس لمحاجر عتاقة عقب صدور عقد الامتياز الأول ، كما زارها أعضاء اللجنة العلمية الدولية وغيرهم من رجال دى لسبس .

أما عقد الامتياز الثانى : فلم يؤكد للشركة حق استغلال المناجم والمحاجر فحسب بل توسع فيه من حيث الكم والكيف ، فقرر أن يسرى هذا الحق طوال مدة امتياز الشركة : أى فترة تسعة وتسعين عاما تبدأ من تاريخ افتتاح قناة السويس للملاحة البحرية الكبرى . وهذا هو الفارق الأول بين عقدى الامتياز بخصوص مسألة المحاجر بما فيها محاجر عتاقة ، كما توسع فى أغراض استغلال هذه المحاجر إذ قرر أن تستعمل فى أعمال البناء والصيانة المتعلقة بالمنشآت والمبانى التابعة للشركة ، وهذا هو الفارق الثانى بين العقدين ، ثم احتاط عقد الامتياز الثانى لمصالح الشركة فلم يقرر إعفاء الشركة من الرسوم فحسب كما ورد فى العقد الأول ، بل قرر إعفاءها من أى رسم أو ضريبة أو تعويض . » وهذا هو الفارق الثالث بين عقدى الامتياز ، ونورد هنا منطوق الفقرة الأولى من المادة الثالثة عشرة من عقد الامتياز الثانى « تمنح الحكومة المصرية الشركة صاحبة الامتياز طيلة مدة الامتياز الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال البناء والصيانة ، المتعلقة بالمنشآت والمبانى التابعة لها .. دون أن تدفع عن ذلك أى رسم أو ضريبة أو تعويض ..

وقد أقامت الشركة قضبانا حديدية ضيقة تمتد من داخل المحاجر

وتسير عليها عربات حديدية إلى رصيف بحرى ، تقف بجواره صنادل بحرية، تحمل منتجات محاجر عتاقة، ثم تقوم رفاصات بخارية بسحب هذه الصنادل إلى ميناء السويس .

تصحيح خطا شائع :

لا يزال كثير من الناس يرددون إلى اليوم خطأ شائعا ، فمن قائل إن قناة السويس تحمل هذا الاسم نسبة إلى مدينة السويس ، ومن قائل إنه أطلق عليها هذا الاسم لأن عمليات حفر القناة بدأت في مدينة السويس ، وكلا الرأيين خاطىء ، فالقناة تحمل اسم السويس نسبة إلى برزخ السويس الذى تجتازه القناة اجتيازا رأسيا مباشرا بين البحرين، كما أن عمليات حفر القناة بدأت فى منطقة بورسعيد فى بقعة ساحلية عند الموقع الذى اختير مدخلا للقناة على البحر المتوسط ، وكان ذلك فى ٢٥ من أبريل ١٨٥٩ ، والواقع أن إنشاء القناة يتصل بتاريخ محافظتى . بورسعيد ، والإسماعيلية أكثر من اتصاله بتاريخ محافظة السويس . فقد نشأت مدينتا بورسعيد والاسماعيلية كنتيجة مباشرة لشق القناة البحرية ، وكان حفر قناة فى النصف الشمالى من البرزخ — من بورسعيد حتى بحيرة التمساح — أول عمل من نوعه فى التاريخ . فلم يحدث أن شقت قناة فى هذه المنطقة . أما النصف الجنوبى الذى يقع بين بحيرة التمساح ومدينة السويس فقد تم حفر قناة فيه عدة مرات منذ عهود موغلة فى القدم فى التاريخ القديم والوسيط . كما شهدت المنطقة التى تشمل محافظتى بورسيد والاسماعيلية الأزمات العنيفة والحوادث المروعة التى ذهب ضحيتها آلاف مؤلفة من العمال المصريين

وهم فى ساحات حفر القناة بسبب نقص كميات ماء الشرب ، أو نفادها ، أو تأخر وصولها ، أو انعدامها .

وشركة القناة دون غيرها هى التى تتحمل مسئولية هذه الكوارث التى حلت بالشعب المصرى وشكلت أحلك الفصول سوادا فى تاريخ الشركة المؤممة .

سياسة الشركة فى حفر القناة من الاسماعيلية الى السويس:

آثرت شركة القناة الجانب السياسى على الجانب الإنسانى فى حفر القناة البحرية من بور سعيد إلى الاسماعيلية ، فقد كان مقررا فى المشروع الابتدائى لشق برزخ السويس ، وفى تقرير اللجنة العلمية الدولية أن تبدأ الشركة بحفر ترعة للماء العذب تخرج من القاهرة إلى منطقة البرزخ قبل أن تشرع فى حفر قناة السويس ، استنادا إلى أن القناة البحرية تجتاز منطقة صحراوية ينعدم فيها الماء الصالح للشرب إلا من بعض آبار قليلة متناثرة لا تفى بإمداد جموع كثيفة العدد من العمال بماء الشرب ، وأنه إذا بدأت الشركة بحفر الترعة الحلوة استطاعت أن تواجه الموقف باطمئنان ، حين تحشد العمال وسط صحراء البرزخ لحفر القناة البحرية ، ولكن الشركة حين شرعت فى تنفيذا لمشروع سنة ١٨٥٩ آثرت البدء بحفر قناة السويس من بور سعيد إلى الاسماعيلية قبل شق الترعة الحلوة حتى تفحم المعارضة الانجليزية التى كانت تنادى باستحالة حفر قناة بحرية ، وكانت هذه السياسة التى انتهجتها الشركة السبب فى وقوع الكوارث ، وأودت بحياة

ألوف الأبرياء من أفراد الشعب المصرى الذين سيقوا إلى ساحات الحفر زمرا ، دون أن يسبق حشدهم توفير ماء الشرب بطريقة مأمونة سليمة فتلقفهم الموت من يمين وشمال .

ولكن لما شرعت الشركة فى حفر القناة البحرية من الإسماعيلية إلى السويس أدخلت تغييراً جذرياً فى سياستها ، فحفرت الترعة الحلوة فى هذه المنطقة قبل حفر القناة البحرية حتى لا تتعثر عمليات الحفر ، ولكى تكفل للعمال موردا ثابتا يستقون منه . ولذلك كانت سياستها فى حفر القناة فى المنطقة الواقعة بين الإسماعيلية والسويس على نقيض سياستها التى سارت عليها فى حفر القناة من بور سعيد إلى الاسماعيلية .

الظروف السياسية التى عجلت باتصال الترعة العذبة الى مدينة السويس

وتمشيا مع هذه السياسة كرست الشركة معظم جهودها منذ ديسمبر ١٨٦٢ لحفر ترعة الماء العذب من نفيشة إلى السويس ، والفراغ منها فى أمد وجيز ، وخاصة بعد أن تطور الموقف إبان حفرها لغير مصلحة الشركة . إذ كان قد نشب نزاع عنيف بين الحكومة المصرية وبين الشركة حول عدة مسائل، كان من أبرزها مطالبة الحكومة بإلغاء السخرة فى حفر القناة ، وباسترداد الأراضى التى تمرر منحها للشركة فى عقد الامتياز ، وتحرج مركز الشركة على أثر هجوم عنيف قامت به الحكومة المصرية ، وتمثل فى حملات صحيفة فى جرائد باريس ، واستشارات قانونية نعت على الشركة اعتمادها على نظام قاس لفظته

الدول المتمدينة ، كما قرر فى سنة ١٨٦٣ ثلاثة من أعلام القانون والسياسة فى فرنسا ، أنه ليس لسعيد باشا والى مصر أن يبيع رعاياه لشركة قناة السويس ، وإنه إذا كان فرمان ٢٣ مايو ١٨٤١ قد منح الولاة من أسرة محمد على حق حكم المصريين ، فإن هذا الفرمان لم يعطهم الحق فى امتلاك المصريين كما يمتلك الإنسان قطيعا من الأغنام أو عقارا تنتقل ملكيته من شخص إلى آخر .

وإزاء هذه الظروف العصيبة اهتمت الشركة بالفراغ من حفر الترعة العذبة وإيصالها إلى مدينة السويس قبل أن يتقرر إلغاء السخرة ، ولأن إتمام حفرها كان يدعم مركز الشركة ، ولذلك كان رجالها يجبرون عمال السخرة على مواصلة العمل فى حفرها إلى ساعات متأخرة فى الليل أثناء الليالى القمرية ، وكلما فرغ العمال من حفر جزء من الترعة انسابت المياه فيه ، وبلغت الترعة مدينة السويس فى النصف الثانى من ديسمبر ١٨٦٣ ، وبلغ عدد عمال السخرة الذين اشتغلوا فى حفرها من نفيشة إلى مدينة السويس مائة ألف عامل .

احتفال الشركة فى مدينة السويس بإيصال الترعة العذبة إليها

أقامت الشركة حفلا كبيراً فى مدينة السويس فى ٢٠ من ديسمبر ١٨٦٣ ابتهاجا بالفراغ من حفر ترعة الماء العذب وإيصالها إلى المدينة ، وتغيب دى لسبس عن الحفل لأنه كان وقتذاك فى باريس يناضل فى سبيل احتفاظ الشركة بالامتيازات التى ظفرت بها من قبل . وقد رأس الحفل رويسنايرز Ruyssenäers نائب رئيس

الشركة ، كما شهد الحفل كبار موظفيها وفى مقدمتهم الوكيل الأعلى للشركة فى مصر ، والمفتش العام وكبير الأطباء ومن إليهم ، وحضر الحفل قناصل بعض الدول . وأقامت الشركة سدا على مقربة من مصب الترعة الحلوة فى البحر الأحمر ، وحجزت خلفه ماء النيل ، وأقامت منصة عالية على مقربة منه للمدعوين ثم قطع السد وانسابت المياه فى البحر الأحمر . وألقى رويسنايرز خطابا جامعا استهله بإبداء أسفه على تغيب دى لسبس عن حضور الحفل ، ثم عرج على تاريخ الطريق بين الشرق والغرب ، وجهود الضابط الإنجليزى توماس واجورن فى تنظيم طريق السويس البرى ، ثم عدد المزايا التى تعود على مصر من حفر ترعة الماء العذب . وأبدى شكره للرجال الذين أسهموا فى إنجاز هذا العمل الكبير ، وعقب الاحتفال أرسل برقية من مدينة السويس إلى مقر الشركة فى باريس ينبئها باتمام حفر ترعة الماء العذب ويقول فيها إن سكان المدينة يغمرهم الابتهاج .

الشركة تقيم حفلا سياسيا كبيرا فى باريس :

أما دى لسبس فقد اتخذ من إيصال ترعة الماء العذب إلى مدينة السويس مظاهرة سياسية كبرى ، إذ استغل هذا الحادث استغلالا واسع النطاق ، فأقام فى ١١ من فبراير ١٨٦٤ مأدبة شهدها ألف وستمائة مدعو ورأسها الأمير جيروم نابليون Jerome Napoleon ابن عم الإمبراطور نابليون الثالث ، وقد ألقى خطابا ضافيا دار حول تمجيد عمل الشركة ، والطعن فى الشرقيين عامة من حيث عقليتهم وأسلوبهم

فى التفكير ونقضهم للعهود ، وعلقت جريدة L' Jasthme de Suez على إيصال ترعة الماء العذب إلى مدينة السويس بقولها « إنه فى الوقت الذى ينكر فيه بعض الصحفيين وجود الشركة من الناحية القانونية تثبت، هذه الشركة وجودها بتنفيذ أحد الأحداث الكبرى فى العصور الحديثة »(١) .

امبراطورة فرنسا تتخلف فى مدينة السويس لمدة يومين :

لم يكن لمدينة السويس نصيب كبير يذكر فى الاحتفالات التى أقيمت بمناسبة افتتاح قناة السويس ، فقد أقيمت كبرى هـذه الاحتفالات فى مدينتى بور سعيد والإسماعيلية ، وخصص للمدينة الأولى يوما ١٦ ، ١٧ من نوفمبر ١٨٦٩ ، وللمدينة الثانية يوما ١٨ ، ١٩ ، وللسويس يوم ٢٠ نوفمبر . وقد بلغ عدد المدعوين ألف مدعو تكفلت خزانة مصر بجميع نفقات سفرهم من أوربا وعودتهم إليها ، وإقامتهم فى مصر ، ومأكلهم، ومشربهم ، وأجور تنقلاتهم ، ونزهاتهم وسهراتهم ، وقد ذكر أحد المدعوين . « لم يكن علينا أن ننفق شيئاً على الإطلاق فى هذه الرحلة ، لقد صدرت الأوامر إلى أجمل الفنادق باستقبالنا ومعاملتنا على أساس أننا ضيوف الخديو ، وقد وضع الخديو

(١) العدد ١٨٠ الصادر فى ١٥ - ١٧ ديسمبر ١٨٦٣ ص ٥٢١ مجموعة السنة الثامنة

(٢) وضعت الترتيبات بحيث يشمل هذا العدد ١٢٠ دعوة ممتازة لا تقتصر على زيارة الاسكندرية - القاهرة ومنطقة القناة فحسب بل مناطق الوجه القبلى حتى بأسوان لزيارة الآثار وقضاء شطر من الشتاء فى ربوع الصعيد ·

تحت تصرفنا فى سخاء لا مثيل له العربات ، والخيل والحمير ، وقد أراد أن يسافر المدعوون من باريس إلى أسوان ، ويعودوا من أسوان إلى باريس بعد أن يمروا بالسويس وبور سعيد ، ويجتازوا إيطاليا للتنزه فيها دون أن يشغلوا أنفسهم بدفع نفقات سفرهم فى البر والبحر ، أو المأكل أو الإقامة أو اللهو أو التمتع بمباهج الحياة . إن هذا كرم لن يجود الزمان بمثله . »(١) .

وقد بلغ مجموع ما دفعته مصر فى هذا الصدد ٠٠٠ر٠٤٠ر١ جنيه وهو مبلغ ضخم للغاية ، وبخاصة إذا راعينا قيمة النقد فى ذلك الوقت ، والضيق المالى الذى كان الشعب المصرى يشعر بوطأته وقتذاك .

بدأت الحفلات الكبرى فى بور سعيد فى ١٦ نوفمبر ١٨٦٩ ، وفى الصباح الباكر من ١٧ نوفمبر كانت السفن على أهبة الاستعداد لاجتياز القناة ، وتكونت قافلة طويلة من السفن سار فى مقدمتها اليخت الفرنسى الإمبراطورى « النسر L' Aigle » يقل الإمبراطورة يوجينى زوجة نابليون الثالث إمبراطور فرنسا ومعها دى لسبس وحاشيتها ، وسارت خلف اليخت الباخرة جريف Grief تقل إمبراطور النمسا والمجر ، وتتابعت السفن تحمل أمراء أوربا وأميراتها، وممثلى ملوكها وأباطرتها ومن إليهم وتحركت القافلة فى الساعة الثامنة من صباح ١٧ نوفمبر وبلغت الإسماعيلية فى الساعة الخامسة بعد ظهر ذلك اليوم ، وأقيمت حفلة

(١) Charles-Blanc : Voyage de la Haute-Egypte, Paris 1876,

ساهرة فى قصر إسماعيل وخصص اليوم التالى بأكمله لمدينة الاسماعيلية. وفى ظهر ١٩ نوفمبر أقلعت السفن من مراسيها فى بحيرة التمساح . وواصلت سيرها حتى بلغت البحيرات المرة فى أصيل نفس اليوم ، وأمضت السفن ليلتها فى البحيرات المرة . وفى الساعة السابعة من صباح ٢٠ نوفمبر تحركت السفن فى اتجاه السويس حيث بلغتها فى الساعة الحادية عشرة والنصف ودخلت مياه البحر الأحمر . وقد بلغ عدد الساعات التى سارت فيها السفن فى اجتيازها القناة ست عشرة ساعة. وفى نفس اليوم — ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ — عاد إلى القاهرة الخديو إسماعيل ومعه إمبراطور النمسا والمجر وولى عهد بروسيا وقرينته وسفراء إنجلترا وروسيا والنمسا . وفى اليوم التالى بارح مدينة السويس أمير هولندا وأميرتها .

أما الإمبراطورة يوجينى فقد تخلفت فى مدينة السويس، وشاهدت معالمها ، فزارت المنزل المتواضع الذى أقام فيه بونابرت حين زار مدينة السويس إبان الحملة الفرنسية على مصر . كما اجتازت بوغاز السويس وذهبت إلى الشاطىء الآسيوى حيث زارت منطقة عيون موسى ، وركبت الجمل فى هذ الرحلة . وكان من المقرر أن تزيح الستار عن التمثال الذى أقامته شركة القناة فى بورتوفيق للضابط الإنجليزى واجورن اعترافاً من الشركة بجهوده فى تنظيم طريق السويس البرى (تأمل !) ، ولكنها عادت متأخرة من رحلتها فى منطقة عيون موسى ، وفى ٢٢ من نوفمبر ١٨٦٩ استدار اليخت

الإمبراطورى استعداداً لرحلة العودة فأقلع فى نفس اليوم من السويس وقضى الليل فى بحيرة التمساح . وفى ٢٣ نوفمبر بلغ بورسعيد ، وفى الساعة الخامسة بعد ظهر يوم ٢٤ نوفمبر أقلع اليخت بالإمبراطورة فى طريق عودتها إلى فرنسا بعد أن أمضت فى مصر شهراً ممتعاً فى ضيافة الخديو إسماعيل وكرمه(١) .

* * *

ازدياد أهمية مدينة السويس بعد افتتاح القناة البحرية .

ازدادت أهمية السويس بعد افتتاح القناة البحرية ، وقد ضمت الحكومة المصرية زيلع وبربرة إلى أملاك مصر فى سنة ١٨٧٥ وكانتا

(١) كانت الإمبراطورة يوجينى قد وصلت الإسكندرية فى ٢٢ من اكتوبر ١٨٦٩ على ظهر اليخت الأمبراطورى « النسر » وصعد الخديو إسماعيل إلى ظهر اليخت لاستقبالها، وسافر معها إلى القاهرة حيث انزلها فى قصر الجزيرة: ولم يفارقها إسماعيل فى جولاتها سواء أكانت هذه الجولات لزيارة معالم القاهرة أو النزهة ، فزارا معا متحف الآثار المصرية فى بولاق: وذهبا إلى القلعة، وزارا مسجدالسلطان حسن ، كما خرجا للتنزه فى طريق الهرم ، وفى حدائق شبرا ، والعتبة والمطرية وأقام لها عديد الاحتفالات فى مختلف قصوره . ثم قامت برحلة إلى الصعيد حتى أسوان وقد رافقها الخديو حتى مدينة أسيوط . وفى طريق عودتها عرجت على منطقة سقارة ومنها اتجهت إلى أهرام الجيزة حيث كان الخديو فى استقبالها ، وتناولا طعام العشاء فى هذه الليلة فى الشاليه chalet الخاص بالخديو والمقام فى منطقة الهرم ولما انتهت زيارتها للقاهرة انتقلت فى ١٣ نوفمبر إلى الإسكندرية حيث أمضت يومين ، وفى اليوم الثالث - ١٥ نوفمبر - استقلت يختها إلى بورسعيد لتكون على رأس المدعوين لحفلات افتتاح القناة .

من أملاك تركيا وتابعتين للواء الجديدة فى اليمن ، وصدر فرمان مؤرخ فى أول يوليو ١٨٧٥ من السلطان العثمانى إلى خديو مصر بالتنازل عن زيلع وملحقاتها مقابل زيادة الجزية السنوية التى تدفعها مصر لتركيا . وأصبحت سفن الأسطول المصرى فى البحر الأحمر تمارس نشاطها فى منطقة شاسعة تبدأ من السويس إلى سواحل خليج عدن الشمالية .

ودب النشاط الحربى فى السويس إبان الحرب التى نشبت بين مصر والحبشة (١٨٧٥ – ١٨٧٦) وقد زج إسماعيل بمصر فى هذه الحرب بنزقه وسوء تدبيره ، ولم تكن مصر فى حاجة إلى هذه الحرب ، وقد وقعت على غير استعداد منها ، ولم يقدر إسماعيل صعوبة فتح الحبشة بسبب جبالها الوعرة ، وقد تكبدت القوات المصرية خسائر فى حملتين متعاقبتين ، وأعدت الحكومة حملة ثالثة مكونة من خمسة عشر ألف جندى لتزيل أثر إخفاق الحملتين الأولين ، وأبحرت هذه الحملة من ميناء السويس وأقلتها السفن الحربية المصرية وبواخر الشركة الخديوية ، وقد أخفقت هذه الحملة أيضاً وعادت فلولها إلى السويس بعد أن كبدت الحرب الحبشية خزانة مصر ثلاثة ملايين من الجنيهات .

دخلت مصر فى ذلك الوقت فى دور اضمحلال بسبب الارتباكات المالية العنيفة التى أوقع مصر فيها الحكم الفاسد للخديو اسماعيل ، وقد صحب هـذه الارتباكات ثم لحقها تدخل أوربا ماليا وسياسيا فى شئون مصر ، ثم انتهى بالتدخل العسكرى السافر الذى أسفر عن

احتلال بريطانيا لمصر سنة ١٨٨٢ . فى غضون الفترة التى سبقت الاحتلال انعكست حالة الاضمحلال على مدينة السويس فقل اهتمام الحكومة بها عن ذى قبل ، وفترت الحياة الاقتصادية فيها وأصبح نشاطها مقصورا على السفريات التى كانت تقوم بها بواخر البوستة الخديوية بين السويس وموانى البحر الأحمر . أما السفن العابرة للقناة فقلما كانت ترسو بها ، إذ كانت تقف عادة فى بورسعيد . وفيما عدا ذلك النشاط التجارى المحدود الذى كانت تبعثه رحلات بواخر البوستة الخديوية والنشاط الموسمى أيام الحج ، انطوت السويس على نفسها ، وكان قد أسهم فى هذا الانطواء إيقاف تشغيل الخط الحديدى الذى كان يربط المدينـــة بالقاهرة رأسا .

السويس تشهد نفى السيد جمال الدين الافغانى :

شهدت السويس فى أغسطس ١٨٧٩ نفى السيد جمال الدين الأفغانى زعيم العالم الإسلامى وقتذاك ، فقد صدر قرار مجلس الوزراء برياسة الخديو توفيق(١) بنفسه استجابة لرغبة قنصل بريطانيا العام فى مصر ، وكان نفيه غاية فى القسوة والغدر ، إذ ألقت الحكومة القبض عليه فى إحد ليالى شهر رمضان ١٢٩٦ وهو فى طريقه إلى منزله ، وحجز فى قسم الشرطة حتى إذا كان الصباح وضع فى عربة

---

(١) كان الخديو توفيق ـ عقب استقالة وزارة شريف فى ١٧ من اغسطس ١٨٧٩ ـ قد ألف وزارة من غير رئيس وتولى هو رياستها • وظلت هذه الوزارة قائمة بالحكم حتى ألف مصطفى رياض وزارة فى ٢١ من سبتمبر ١٨٧٩ .

مقفلة إلى محطة السكة الحديد بعد أن حيل بينه وبين أخذ ملابسه ، ونقل تحت الحراسة الشديدة إلى السويس وأنزل إلى باخرة أقلته إلى بمباى فى الهند . ونشرت الحكومة المصرية بلاغا رسميا من إدارة المطبوعات بتاريخ ٢٦ من أغسطس سنه١٨٧٩ تناولت فيه الزعيم بعبارات غير كريمة .

الفصل الرابع

مدينة السويس ومنطقتها
فى التاريخ المعاصر

بقلم الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى

مدينة السويس ابان الثورة العرابية :

قامت الحركة الوطنية بقيادة الزعيم أحمد عرابى ضد الاستبداد التركى والتدخل الأجنبى فى شئون البلاد ، وانتهزت إنجلترا الفرصة لاحتلال مصر بحجة حماية الخديو الخائن توفيق . وبعد أن احتل الإنجليز مدينة الإسكندرية اتجهت أنظارهم إلى مدينة السويس ، كانوا يخشون أن يعمد العرابيون إلى سد المدخل الجنوبى لقناة السويس عند البحر الأحمر ، وكان مركز الشعب المصرى قوياً فى مدينة السويس ، ففى مينائها كانت تقف ثلاث قطع من الأسطول الحربى المصرى ، هى : دنقلة ، والخرطوم ، والجعفرية ، والقوات المصرية البرية المرابطة فى السويس تسيطر على الخط الحديدى الذى يمتد من السويس إلى الاسماعيلية ، أما الخط الحديدى الآخر الذى كان يربط القاهرة بمدينة السويس رأساً ، فكان قد أوقف العمل عليه منذ سنة ١٨٦٩ كما سبق أن ذكرنا فى الفصل السابق وكانت القوات المصرية

فى السويس تسيطر أيضاً على أســلاك البرق والتليفون وترعة الماء العذب بين السويس والاسماعيلية ، وكان محافظ السويس رجلا وطنياً من أنصار عرابى ، وكان فى مقدور القوات المصرية البرية والبحرية فى منطقة السويس أن تفسد خطة الإنجليز لو أن الأوامر قد صدرت إليها فى وقت مبكر مناسب من قيادة الجيش بسد مدخل القناة الجنوبى عند بور توفيق ، حتى يمتنع دخول السفن إلى القناة ، ثم ردم القناة فى نقط متفرقة فى المنطقة التى كانت تسيطر عليهـا ، ولـكن اطمأن عرابى إلى وعود دى لسبس بأن الإنجليز سيحترمون حيدة القناة ، ولن يتخذوا قناة السويس قاعدة لعملياتهم الحربيـة ، وكان هذا أكبر خطأ حربى وقع فيه عرابى ، وكان العـامل الأكبر ان لم يكن العامل الوحيد لانتصار الانجليز فى معارك الميدان الشرقى واحتلالهم العاصمة (١) .

وفى مستهل أحداث الثورة العرابية خشى أعضاء الجالية البريطانية فى مدينة السويس وضاحية بور توفيق أن تتعرض حياتهم للأخطار فآثروا السفر إلى أوربا بحيث لم يبق منهم فى السويس وضاحيتها سوى ١٥٣ فرداً ، ولما ضرب الأسطول البريطانى مدينة الاسكندرية فى ١١ من يوليو ١٨٨٢ وارتكبوا الوانا شتى من الفظائع فى المدينة ، ثار الرأى العام فى مدن الوجه البحرى وقام بعض الأهلين بحوادث اعتداء

---

(١) عبد الرحمن الرافعى : الثورة العرابيه والاحتلال الانجليزى . طبعة ثانية ١٩٤٩ ، ص ٤١٦ .

على الأوربيين الساكنين فى هذه المدن انتقاماً منهم ، وطلب القائم بأعمال القنصل البريطانى فى مدينة السويس إلى البقية الباقية من أعضاء الجالية البريطانية أن ينزلوا فى السفن البريطانية الراسية فى الميناء ؛ ووضع موريس باشا — وهو ضابط بريطانى فى خدمة الحكومة المصرية يشغل منصب المراقب العام للموانى والمنائر — الباخرة المصرية زنوبيا ليقيم عليها البريطانيون لحمايتهم من ثورة أهالى مدينة السويس عليهم (١) .

الانجليز يتحرشون بالأسطول المصرى فى السويس :

انتحل الانجليز الأعذار التقليدية فى مثل هذه المواقف ، إذ كانوا قد بيتوا النية على شل القوة البحرية المصرية الراسية وقتذاك فى ميناء السويس كإجراء وقائى يمنع أية محاولة لسد مدخل القناة البحرية من ناحية البحر الأحمر ، وكخطوة لاحتلال مدينة السويس فادعى ادواردز قائد السفينة Ready أنه لاحظ أن القطع الحربية المصرية قد أخذت وضع استعداد ، وأن الذخائر كانت تنقل من السفينة الحربية « الخرطوم » إلى الباخرتين الحربيتين الآخرين « الجعفرية » و « دنقــلة » ، وأن هاتين السفينتين تتأهبان للتحرك

---

(١) الكتاب الأزرق مصر رقم ١٧ لسنة ١٨٨٢ وثيقة رقم ٤٢٩ من فولكنر Faulkner القائم بأعمال القنصل البريطانى فى مدينة السويس والمقيم فى السفية Ready الراسية فى ميناء السويس الى لورد جرانفل Granville بتاريخ ١٦ من يونيو ١٨٨٢ .

والدخول فى قناة السويس(١) وخشى القبطان الإنجليزى أن تعمد السفن الحربية المصرية إلى تعطيل الملاحة فى القناة .

دارت اتصالات برقية بين قائد السفينة Ready وبين وزارة البحرية البريطانية ، أرسل على أثرها تبليغاً فى ١٥ من يوليو ١٨٨٢ إلى قائد السلاح البحرى المصرى فى ميناء السويس ينهى إليه أن وزارة البحرية البريطانية قد قررت منع أية سفينة مصرية - حربية أو تجارية .. من مغادرة الميناء إلا بعد صدور تصريح من قائد السفينة Ready ، وبعد أن يقوم الانجليز بتفتيشها تفتيشاً دقيقاً على بعد ميل بحرى ، وأن هذه الأوامر قد صدرت باسم الخديو توفيق وبموافقته(٢)

السويس أول مدينة يحتلها الانجليز فى منطقة القناة :

كانت الخطوة التالية التى أقدم عليها الإنجليز هى احتلال مدينة السويس ، ففى ٢٩ من يوليو ١٨٨٢ وصلت إلى السويس أربع سفن

---

(١) الكتاب الأزرق مصر رقم ١٧ لسنة ١٨٨٢ . وثيقة رقم ٤٣٠ من فولكنر Faulkner القائم بأعمال القنصل البريطانى فى مدينة السويس والمقيم فى السفينة الراسية فى ميناء السويس إلى لورد جرانفيل Granville بتاريخ ١٦ من يوليو ١٨٨٢ .

(٢) أنظر نص التبليغ البريطانى مرفقا بالوثيقة رقم ٤٣٠ سالفة الذكر وبعنوان Commander Edwards to the Senior Officer of the Egyptian Squadron, Suez. July 15, 1882

حربية بقيادة الأدميرال هويت Rear Admiral Sir W, Hewett وقد طلب من محافظ السويس أن يعلن ولاءه للخديو توفيق، فرفض المحافظ وضغط عليه القائد البريطاني يومين كاملين ، وأصر المحافظ على موقفه وآثر مغادرة المدينة على التعاون مع الانجليز أو الخديو توفيق وكلاهما إسمان على مسمى واحد ، واستقل المحافظ القطار فى طريقه إلى القاهرة حيث كانت فى أيدى العرابيين يتولى سلطة الحكم فيها مجلس عرفى يعقد اجتماعاته يومياً بمقر وزارة الحربية فى قصر النيل برياسة يعقوب سامى باشا وكيل وزارة الحربية(١) .

وفى ضحى ٢ من أغسطس ١٨٨٢ احتـــل الجنود البريطانيون مدينة السويس ورفعوا الأعلام البريطانية بأسمائها ، ثم نشروا إعلانا موجها إلى أهالى المدينة قرروا فيه أنهم احتلوا المدينة باسم الخديو توفيق وتأييداً لسلطته . وكانت مدينة السويس أول مدينة يحتلها الإنجليز فى منطقة القناة وقد احتل الإنجليز بورسعيد والاسماعيلية فى ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ .

تركيا تحتج على رفع العلم البريطانى فى السويس

ومن الأمور الملفتة للنظر أن الحكومة العثمانية قدمت احتجاجاً إلى الحكومة البريطانية ولم تؤسس احتجاجها على احتلال الانجليز لمدينة السويس ، بل انصب احتجاجها على رفع العلم البريطانى فى هذه المدينة ، فعلى أثر احتلال مدينة السويس دارت اتصالات سياسية

(١) كان الوزراء مع الخديو توفيق فى الاسكندرية وفى حماية القوات البريطانية . وكانت الصلة مقطوعة بين مجلس الوزراء وبين المحافظات والمديريات .

بين السفير العثمانى فى لندن وبين وزير الخارجية البريطانية وبين الأخير والسفير البريطانى فى الآستانة ، وقد بدأت هذه الاتصالات حين قدم موزوروس باشا Musurus السفير العثمانى فى لنــدن احتجاجاً إلى لورد جرانفل Granville وزير الخارجية البريطانية على رفع العلم البريطانى فى مدينة السويس بعد أن احتلها الجنود البريطانيون ، وقد أبلغه وزير خارجية بريطانيا فى ٥ أغسطس ١٨٨٢ بأن العلمين المصرى والبريطانى قد رفعا جنباً إلى جنب فى السويس ، ووصف الوزير تصرف القائد البريطانى فى هذا الصدد بأنه المسلك الطبيعى والمناسب فى مثل هذا الموقف ، ثم أكد للسفير العثمانى بأن الحكومة البريطانية سوف تبعث بتعليمات إلى أمير البحر هويت بألا يتخذ أى إجراء يدل على أن إنجلترا قد استولت على المدينة(١)

وأرسل لورد جوانفل وزير الخارجية البريطانية برقية مؤرخة فى ٧ من أغسطس ١٨٨٢ إلى لورد دوفرين Dufferin السفير البريطانى فى الآستانة يحدد له التصريحات التى يدلى بها للحكومة العثمانية إذا استفسرت منه عن أسباب احتلال الإنجليز لمدينة السويس ، وكان مؤدى هذه التصريحات أن يقرر السفير أن الحكومة البريطانية لم تصدر أوامرها باحتلال المدينة ، ولكنها تركت لأمير البحر هويت تقدير

---

(١) الكتاب الأزرق رقم ١٧ لسنة ١٨٨٢ وثيقة رقم ٥٦٤ من لورد جرانفل إلى لورد دوفرين صادرة من وزارة الخارجية البريطانية ومؤرخة فى ٥ من أغسطس ١٨٨٢ .

الموقف ، وأذنت له فى إنزال جنوده إلى مدينة السويس إذا وجد أن هذا الاجراء أمر ضرورى . وقد اضطر القائد إلى احتلال السويس نتيجة للخطر الذى كادت تتعرض له المدينة ، وطلب وزير الخارجية فى برقيته أيضاً أن يذكر السفير للباب العالى أن الحكومة البريطانية قد أقرت هذا الاجراء الذى أقدم عليه القائد البريطانى باحتلال مدينة السويس ، وأن رائده فى هذا التصرف هو مصلحة الخديو قبل كل شيء ، وأن الخديو هو الذى خول القائد البحرى العام الحق فى اتخاذ مثل هذه الخطوات لحماية القناة باسم سموه ! (١) .

وتخبط الانجليز فى تبرير احتلالهم مدينة السويس فى ذلك الوقت المبكر ، وذكروا أسباباً شتى منها أن مدينة السويس خارجة عن منطقة القناة ، وأن القناة تبدأ من بور توفيق(٢) ، ولذلك فإن عملياتهم الحربية قد تمت خارج المنطقة التى نادى دى لسبس باحترام حيدتها ، ثم عادوا فقرروا أن الحامية المصرية المعسكرة فى منطقة السويس قد أعلنت صراحة أنها إذا أكرهت على الجلاء عن مواقعها

---

(١) الكتاب الأزرق رقم ١٧ لسنة ١٨٨٢ وثيقة رقم ٥٨٧ من لورد جرانفل إلى لورد دوفرين صادرة من وزارة الخارجية البريطانية ومؤرخة فى ٧ من أغسطس ١٨٨٢ .

(٢) الكتاب الأزرق رقم ١٧ لسنة ١٨٨٢ وثيقة رقم ٥٥٢ من لورد جرانفل إلى لورد ليونز Lyons السفير البريطانى فى باريس وصادرة من وزارة الخارجية البريطانيــة فى ٣ من أغسطس ١٨٨٢ وكذلك الوثيقــة رقم ٥٨٧ سالفة الذكر .

أمام القوات البريطانية فإنها ستعمل على احراق المدينة قبل الإنسحاب منها ، وقد أخطر أمير البحر هويت قناصل الدول الأجنبية في مدينة السويس بعزمه على إنقاذ المدينة من أعمال التخريب التي سوف تلجأ إليها الحامية العسكرية في السويس ، ولم يعترض أحد من قناصل الدول على احتلال الانجليز للمدينة(١) .

غير أن احتلال الانجليز المبكر لمدينة السويس قد رسخت اقدامه على أثر منشور أصدره الخديو الخائن توفيق في ٧ من أغسطس ١٨٨٢ إلى الأميرال هو سكنز Hoskins خوله فيه الحق في احتلال المواقع التي يراها ضرورية في برزخ السويس لتأمين حرية مرور السفن في القناة ، وحماية المدن والسكان في المناطق المجاورة للقناة ، والقضاء على أية سلطة لاتعترف بسلطة الخديو . ولاتخاذ الاجراءات الضرورية لحرمان الثوار من الخط الحديدي الذي يمتد من مدينة السويس حتى الاسماعيلية(٢) .

ولم تمض سبعة أيام على احتلال الانجليز لمدينة السويس حتى تحركت النجدات العسكرية من الهند في طريقها إلى السويس ، وقد

---

(١) Biovès Achille : Français et Anglais en Egypte 1881-1882 Paris 1910 P. 242

(٢) هذا هو نص المنشور الذي أصدره الخديو الخائن توفيق إلى الأميرال هوسكنز:

Khedive's Authouity to Admiral Hoskins

You are authorized to occupy such points of the Isthmus of suez as you may deem useful for the free traffic on the Canal, =

حاولت القوات المصرية ردم ترعة الاسماعيلية فى المنطقة الغربية من مدينة السويس ، لمنع وصول الماء العذب إلى المدينة التى انتشر فيها الجنود الإنجليز ، على غرار ما قام به الجيش المصرى الباسل حين أقام سداً على ترعة المحمودية عند كنج عثمان لمنع وصول الماء العذب إلى الإسكندرية بعد أن احتلها الإنجليز وقبع فيها الخديو الخائن توفيق ، واضطر الإنجليز وقتذاك لتوزيع ماء الشرب بالبطاقات . وقد أرسل أمير البحر هويت قوة عسكرية لإفساد محاولة ردم ترعة الإسماعيلية كما أرسل قوة أخرى من جنوده احتلت وابور المياه الذى يغذى السويس وبور توفيق بماء الشرب ، وطلب من إدارة شركة القناة تكوين احتياطى من الماء العذب يصل إلى عشرة آلاف متر مكعب لمواجهة الطوارئ، فيما إذا قطع المصريون ترعة الإسماعيلية من مناطق بعيدة لا يسيطر عليها ، وطلب القائد البريطانى أيضاً من إدارة الشركة مراعاة توزيع المياه بين بور توفيق وحوض اصلاح السفن(١) .

وفى ١٤ من أغسطس ١٨٨٢ أصدر الخديو الخائن توفيق منشوراً

---

the protection of the towns and populations situated in the neighbourhood of it, and to suppress any force which does not recognize my authority. You are also authorized to take the necessary measures for depriving the rebels of the railway between Ismailia and Suez.

Méhémet Tewfik

الكتاب الأزرق رقم ١٧ لسنة ١٨٨٢ . مرفق الوثيقة رقم ٦١٨

(١) Biovès Achille, ouvr. cit. p. 256

موجهاً إلى السلطات المصرية ــ عسكرية ومدنية ــ فى منطقة قناة السويس جاء فيه أن الجيش البريطانى قد قدم مصر لإعادة النظام إليها ، وأنه قد أذن لهذا الجيش فى احتلال المراكز الضرورية للعمليات الحربية التى يخوضها ضد العرابيين ، وقد وصفهم فى منشوره بأنهم عصاة ، وقرر أن كل مقاومة القوات البريطانية تعتبر عصيانا للوالى وسيتعرض مرتكبوها لأقسى أنواع العقوبات، وطلب من السلطات العسكرية والمدنية فى منطقة القناة إذاعة هذا المنشور إلى جميع سكان منطقة قناة السويس وإلى وكلاء ومستخدمى شركة القناة(١) .

وأرسل وزير الداخلية خطابا مؤرخاً فى ١٥ من أغسطس ١٨٨٢ إلى دى لسبس أرفق به نسخة من هذا المنشور طلب إليه أن يبذل معاونته فى تنفيذ ما جاء فى المنشور ، وأن يحث مستخدمى الشركة على احترام أوامر الخديو ، وأبدى الوزير رجاءه فى أن يظل دى لسبس موالياً للخديو توفيق(٢) .

وقد أرسل الزعيم أحمد عرابى برقية مؤرخة فى ١٩ من أغسطس

(١) الكتاب الأزرق مصر رقم ١٧ لسنة ١٨٨٢ وثيقةرقم ٦٦٨ من سير ادوارد مولت E. Mallet قنصل بريطانيا العام فى مصر إلى لورد جرانفل وزير خارجية بريطانيا فى ١٥ من أغسطس ١٨٨٢ .

(٢) الكتاب الأزرق مصر رقم ١٧ لسنة ١٨٨٢ وثيقة رقم ٦٧٣ من سير ادوارد مولت قنصل بريطانيا العام فى مصر إلى لورد جرانفل فى ٥ من أغسطس ١٨٨٢ .

١٨٨٢ إلى رئيس أركان حرب الجيش المصرى فى الميدان الشرقى يأمره بقطع ترعة الماء العذب وردم قناة السويس عند الشلوفة شمالى مدينة السويس ، ولكن كان الوقت متأخرا بسبب تقدم الإنجليز فى منطقة القناة واستحال تنفيذ الأوامر الصادرة فى هذا الصدد(١) .

واستند الإنجليز إلى منشور الخديو الخائن فقطعوا ليلة ١٨ — ١٩ من أغسطس ١٨٨٢ أسلاك البرق التى تربط مدينة السويس بالإسماعيلية ، واحتج دى لسبس على هذا القطع وأعاد اصلاح الخطوط ، وقد أرسل الاميرال هويت فى نفس الوقت تبليغاً إلى وكيل شركة القناة فى بور توفيق يخطره بأنه قد قرر منع أية سفينة من دخول القناة من ناحية البحر الاحمر اعتباراً من ١٩ أغسطس ١٨٨٢ ، وأن هذا المنع يسرى أيضاً على الوحدات البحرية التابعة للشركة . وقد وضع الاميرال الإنجليزى فى الساعة التاسعة من صباح ١٩ أغسطس ١٨٨٢ عند مدخل القناة سفينة حربية لمنع الملاحة فى قناة السويس ، وكان أول عمل لهذه السفينة أنها منعت مرور اللنشات والوحدات البخارية التابعة لشركة القناة ، حتى الوحدة البخارية التى كانت تحمل البريد الى الاسماعيلية .

وحرص القائد البريطانى على اقصاء أية قوة معادية من المناطق القريبة من مدينة السويس ، فوجه فى ٢٠ من أغسطس ١٨٨٢ قوة

---

(١) Biovès Achille, ouvr. cit. p. 257.

الى الشلوفة حيث دارت معركة بين الانجليز وبين القوة المصرية وكان عددها سمائة جندى كان معظهم من الخفراء ويعوزهم التدريب والأسلحة فأوقع الإنجليز بهم الهزيمة ، وفى نفس اليوم — ٢٠ من أغسطس — احتل الإنجليز بور سعيد والإسماعيلية ثم سيطروا فى ٢٢ منه على الخط الحديدى الذى يمتد من السويس الى الإسماعيلية ، ووضعوا أيديهم على ترعة الماء العذب فيما بين هاتين المدينتين ، وبذلك تمت سيطرتهم على منطقة القناة التى اتخذوها قاعدة للزحف على القاهرة ، وكانت المعارك الحربية فى المحفر والمسخوطة والقصاصين والتل الكبير (١٣ من سبتمبر ١٨٨٢) التى انتهت بهزيمة الجيش المصرى بسبب الخيانة التى ارتكبها الضباط الموالون للخديو ، وقد فتحت المعركة الأخيرة الطريق أمام الجيش البريطانى الى القاهرة فلدخلها فى ١٥ من سبتمبر ١٨٨٢ .

مدينة السويس تشهد رحيل الزعماء الأبطال الى المنفى :

شهدت السويس رحيل زعماء الثورة العرابية إلى منفاهم ، إذ كان قد صدر فى ٣ من ديسمبر ١٨٨٢ حكم المحكمة العسكرية على أحمد عرابى باشا بالإعدام ، ثم صدر فى نفس اليوم أمر خديوى بتعديل الحكم إلى النفى المؤبد ، وفى ٧ من ديسمبر صدر الحكم باعدام كل من طلبه عصمت باشا وعبد العال حلمى أبو حشيش باشا ، ومحمود سامى البارودى باشا ، وعلى فهمى الديب باشا ، ثم تلا رئيس المحكمة فى نفس الجلسة أمراً خديوياً بتعديل هذه الأحكام إلى النفى المؤبد

من الاقطار المصرية وملحقاتها ، ووقع اختيار الحكومة البريطانية على جزيرة سيلان لتكون منفى للزعماء الأبطال .

واجتمع الزعماء السبعة فى سجن الدائرة الثانية يوم ١٣ من ديسمبر ١٨٨٢ ليتباحثوا فى اعداد معدات رحليهم عن الوطن ، وفى ٢٥ من ديسمبر نفذ فى الزعماء السبعة الأمر الخديوى الصادر فى ٢١ من ديسمبر بتجريدهم من جميع رتبهم وألقابهم وعلامات الشرف التى كانوا حائزين لها ، فجمعوا فى الساعة الثانية بعد ظهر ذلك اليوم فى ساحة قصر النيل ، وقرأ على غالب باشا وكيل وزارة الحربية أمر التجريد ثم أعيدوا إلى السجن » والأهالى مصطفون فى الطريق يبكون وينتحبون . أما والدة الخديو توفيق فكانت فى عربتها خارج قصر النيل لتشمت بنا » (١) .

وفى مساء ٢٧ من ديسمبر أعدت الحكومة المصرية قطاراً خاصاً وقف فى ثكنات قصر النيل واستقله الزعماء السبعة مع من اختاروهم من الأقارب والخدم وقد بلغ عددهم جميعاً ٤٨ فرداً ، ولم يكن فى وداعهم على رصيف القطار سوى رجلين إنجليزيين هما المستر برودلى Broadley أحد المحاميين اللذين توليا الدفاع عن عرابى أمام المحكمة العسكرية ، والسير شارل ويلسن Charles Wilson مندوب السلطة الإنجليزية الذى حضر جلسات التحقيق مع عرابى .

---

(١) مذكرات عرابى الجزء الثانى ص ١٥٩ مطبوعات دار الهلال .

وتحرك القطار بالزعماء الأبطال فى الساعة العاشرة مساء من ثكنات قصر النيل إلى السويس ، وكانت السلطات العسكرية البريطانية تخشى أن يتجمهر أهل عرابى وعشيرته فى محطة الزقازيق عند مرور القطار بها (١) ، ولذلك حرصت على أن يمر القطار بمحطة الزقازيق فى منتصف الليل وأن يسافر معهم فى القطار فصيلة من الجنود الإنجليز فضلا عن قوة من الجنود المصريين (٢) ، ورافقهم إلى السويس المستر نابير Napier المحامى الإنجليزى الثانى الذى تولى الدفاع عن عرابى ، وبلغ القطار ميناء السويس فى الساعة الثامنة من صباح يوم ٢٨ ديسمبر ١٨٨٢ (٣) .

وكانت الحكومة المصرية قد استأجرت — فى مقابل ستة آلاف جنيه إنجليزى — باخرة إنجليزية صغيرة تسمى مريوط Mareotis حمولتها ١٣٩٢ طناً لنقل الزعماء الأبطال وحاشيتهم إلى منفاهم ، وفى الساعة العاشرة صباحاً دخلت هذه الباخرة ميناء السويس فصعد إليها الزعماء وأقلعت بهم فى الساعة الواحدة بعد الظهر إلى ثغر كولومبو

---

(١) كان عرابى من مواليد قرية هرية رزنة من ضواحى تل بسطة بالقرب من الزقازيق .

(٢) الكتاب الأزرق (مصر) رقم ٥ لسنة ١٨٨٣ وثيقة رقم ٢٥ من لورد دوفرين إلى لورد جرانفل . القاهرة فى ٢٦ من ديسمبر ١٨٨٢ .

(٣) بخصوص رحيل أحمد عرابى ورفاقه من السويس أنظر :
الكتاب الأزرق مصر رقم ٥ لسنة ١٨٨٢ وثائق رقم ١٩ ، ٢٥ ، ٣٠ ، ٣٩
وانظر أيضا Biovès Achille, ouvr cit. p. 321

ميناء سيلان ،وعهدت الحكومة المصرية إلى الكولونيل موريس بك وهو ضابط انجليزى فى خدمة الحكومة — أن يرافقهم فى السفر الى المنفى، واصطحبهم أيضاً ضابط برتبة رائد فى البحرية المصرية يسمى على عباس أفندى ومعه شرذمة من الجنود بصفة حرس على الزعماء أثناء الرحلة ، كماسافر معهم لهذا الغرض سليم عطا الله ، وأخذ الزعماء معهم مترجما على نفقتهم هو نجيب ابكاريوس أفندى .

وعندما ابتعدت السفينة عن ميناء السويس ولى الزعماء الأبطال وجوههم شطر البر ينظرون فى أسى إلى أرض الوطن الذى أبعدوا عنه ، ويقول عرابى « ياكنانة الله صبراً على الأذى ، حتى يأتى الله لك بالنصر » أما محمود سامى البارودى فجادت قريحته عند تحرك السفينة من السويس بقصيدة نذكر منها هذه الأبيات :

محا البين ما أبقت عيون المها منى
فشبت ولم أقض اللبانة من سنى
عناء ويأس واشتياق وغربة
ألا شد ما ألقاه فى الدهر من غبن
فإن أك فارقت الديار فلى بها
فؤاد أضلته عيون المها عنى
بعثت به يوم النوى إثر لحظة
فاوقعنا المقدار فى شرك الحسن
ولما وقفنا للوداع وأسبلت
مدامعنا فوق الترائب كالمزن

أهبت بصبرى أن يعود فيزنى
وناديت حلمى أن يثوب فلم يفن
وما هى ألا خطرة ثم أقلعت
بنا عن شطوط الحى اجنحة السفن
فكم مهجة من زفرة الشوق فى لظى
وكم مقلة من غزرة الدمع فى دجن
وماكنت جربت النوى قبل هذه
فلما دهتنى كدت أقضى من الحزن
ولكننى راجعت حلمى وردنى
إلى الحزم رأى لا يحوم على أفن

وكانت هذه الرحلة أول سفرية للسفينة مريوط فى البحر الأحمر والمحيط الهندى لأنها من السفن الصغيرة ، وكانت تقطع فى الساعة الواحدة ١١ ميلا كأنها تسير فى النيل وحيتان البحر تحيط بها وتسابقها فى السير ، ومكث الزعماء على هذه الحالة المملة أربعة عشر يوماً حتى بلغوا ثغر كولومبا فى غروب يوم ٩ من يناير ١٨٨٣ ، وألقت السفينة مرساها وحضر إليهم وكيل حكومة سيلان لتحيتهم ، وأمضوا الليلة فى الباخرة ، وفى صباح ١٠ يناير نزلوا إلى البر فوجدوا رصيف الميناء مزدحما بالمسلمين من أهل الجزيرة وجاوه والهند والملايو وأعيان أهل البلاد من أتباع مذهب بوذا وتوجهوا إلى المنازل التى أعدت لهم حيث عاشوا فى هذه الجزيرة النائية سنين عددا حياة ملؤها البؤس والشقاء والألم من المصير الذى آلت اليه حياتهم ، وانقطعت صلتهم بالمصريين

ولم يكترث لهم أحد ، وطال اغترابهم عن الوطن وساءت صحتهم لعدم ملاءمة جو الجزيرة لهم .

احتفال أهالي السويس بعرابى عند عودته من المنفى :

دارت اتصالات سياسية بين الحكومة البريطانية والحكومة المصرية فى مستهل ١٩٠١ لإطلاق سراح أحمد عرابى وعلى فهمى الزعيمين اللذين بقيا على قيد الحياة فى الجزيرة إلى ذلك الوقت (١) ، وتحت ضغط الحكومة البريطانية صدر فى ١١ من يونيو ١٩٠١ عفو الخديو عباس حلمى على هذين الزعيمين، وأبرق إليهما حاكم الجزيرة بأنه قادم إلى «كندى» ليحمل إليهما شخصياً هذه البشرى وفى أغسطس ١٩٠١ بارح على فهمى جزيرة سيلان وعاد إلى القاهرة فى أول سبتمبر ١٩٠١، وفى ٤ سبتمبر غادر عرابى «كندى» فى صالون الحاكم وقد ألحق بالقطار المتجه إلى كولومبو، واحتفل الأهالى فى المدينتين بعرابى وانتظر قدوم الباخرة الألمانية « البرنس هنرى » من الصين وفى يوم الرحيل قدم أهالى الجزيرة الهدايا

---

(١) توفى من الزعماء فى جزيرة سيلان كل من عبد العال حلمى فى كولومبو (١٩ مارس ١٨٩١) ثم محمود فهمى فى كندى عاصمة الجزيرة (١٧ يوليو ١٨٩٤) ثم يعقوب سامى فى ١ كتوبر ١٩٠٠ وأذنت الحكومة المصرية لطلبه عصمت فى العودة إلى مصر لتدهور صحته فعاد إلى مصر ومات فى نفس السنة كما صدر أمر بالعفو عن محمود سامى البارودى لأنه كان قد فقد نور عينيه فعاد إلى مصر فى سبتمبر ١٩٠٠ ورد إليه الخديو أملاكه وحصل على متجمد ايراداتها من ديوان الأوقاف ومنحه حقوقه المدنية . ولكن لم يعد إليه بصره وجاز إلى ربه فى ديسمبر ١٩٠٤ .

إلى عرابي وأقلعت به السفينة فوصلت ميناء السويس فى غروب ٢٩ من سبتمبر ١٩٠١ ؛ وفى الصباح غادر السفينة إلى أرض الوطن بعد نفى استطال تسعة عشر عاماً ، ونزل فى مدينة السويس فى منزل الشيخ النجارى ، وكتب عرابي إلى مصطفى ماهر بك محافظ السويس وكان من تلاميذ عبد الله نديم ومعروفاً بحب الحرية « فأنكرنا وأعرض عنا ولم يتنازل إلى الرد علينا » فبعث عرابي برقية إلى فخرى باشا قائمقام الخديو عباس . فكتب إلى مصلحة السكك الحديدية بتخصيص صالون فى القطار الذى يقوم من السويس إلى الإسماعيلية فالزقازيق فبنها فالقاهرة على حساب الحكومة المصرية ، وكان عدد أفراد أسرته وحاشيته ٢١ فرداً . وفى أول أكتوبر استقل عرابي وصحبه القطار من السويس ، وازدحم أهالى المدينة على رصيف المحطة لوداع عرابي .

اضمحلال المنشآت البحرية فى السويس على عهد الاحتلال :

استهدفت سياسة الاحتلال البريطانى القضاء على السلاح البحرى المصرى فى البحرين المتوسط والأحمر، وسرعان ما اضمحلت المنشآت البحرية فى السويس . وقررت الحكومة فى سنة ١٨٨٤ بحجة ضغط المصروفات قصر البحرية على السفن : الجعفرية والطور وفجر فى البحر الأحمر ، وبيعت السفن الحربية الأخرى أو حطمت وبيعت أجزاؤها وآلاتها بحجة عدم صلاحيتها ، وألحق بمصلحة وابورات البوستة الخديوية حوض السفن الذى كان بالسويس مع المعامل البحرية التى كانت بميناء

ابراهيم بالسويس ، وانتهى الأمر بإلغاء السلاح البحرى تماماً (١) .

وتآمر الإنجليز بعد ذلك على القضاءعلى الأسطول التجارى المصرى ففى سنة ١٨٩٨ دارت مباحثات فى الخفاء بين سير الوين بالمر Elwin Palmer المستشار المالى للحكومة المصرية وبين شركة ألن وألدرسن Allen and Alderson الإنجليزية ، تم فيها الاتفاق على أن تبيع الحكومة المصرية لهذه الشركة بواخر البوستة الخديوية وعددها إحدى عشرة باخرة بثمن بخس قدره مائة وخمسون ألف جنيه ، ودخلت ضمن هذه الصفقة الخاسرة الملحقات التى كانت تتبعها وهى حوض السفن فى السويس ، وحوض الإسكندرية ومستودعات المصلحةفى الميناءين، ومعاملها ومكان الإدارةوالزوارق البخارية . وقد قدر الخبراء قيمة تلك البواخر وهذه الملحقات بثلاثة ملايين جنيه . وقد تولى المستشار الإنجليزى عرض الموضوع على مجلس الوزراء وأدلى أمامه ببيانات تبرر بيع البواخر واستند فيها إلى أن مصروفات البواخر والمنشآت تزيد على إيراداتها ، وأقرمجلس الوزراء الصفقة دون إجراء مزايدة ، ثم توارى المستشار الإنجليزى وراء وزير المالية أحمد مظلوم باشا وترك له مهمة التوقيع على عقد البيع . وكانت هذه الصفقة خسارة كبيرة على الحكومة والشعب معاً ، أما الحكومة فيكفى لتقدير مبلغ الغبن الذى أصابها من تلك الصفقة

---

(١) عبد الرحمن الرافعى : مصر والسودان فى أوائل عهد الاحتلال . الطبعة الثانية ١٩٤٨ ص ١٩ ــ ٢٠ .

أن ثلاث بواخر من الإحدى عشرة باخرة اشترتها الحكومة من مصانع إنجلترا بمبلغ مائتى ألف جنيه ، أى أن الثمن الإجمالى للصفقة كلها وهو ١٥٠٫٠٠٠ جنيه كان أقل من ثمن هذه البواخر الثلاث. أما الشعب: فقد ضاعت عليه ثروة قومية ضخمة، انتقلت إلى يد الإنجليز ،وحرم الشعب من أسطول تجارى ضخم كانت وحداته تجوب البحرين المتوسط والأحمر ، وترفع اسم مصر عالياً فى أعالى البحار ، وأنزل العلم المصرى عن بواخره، ورفع عليها العلم البريطانى، وكان هذا الأسطول بمثابة مدرسة قومية يتدرب فيها الشباب المصرى على الفنون البحرية .

مدينة السويس أبان ثورة ١٩١٩ :

إذا كانت الطبيعة قد سخت على مدينة السويس بأن جعلتها على رأس خليج السويس، وعلى المدخل الجنوبى للقناة ، وعلى اتصال بحرى مع موانى البحر الأحمر وغيره ، إلا أنها أوجـدت بينها وبين باقى أجزاء مصر فاصلا صحراويا كان من الصعب اجتيازه ، ولذلك كان إيقاف استخدام الخط الحديدى الصحراوى الذى كان يربط مدينة السويس بالقاهرة رأسا، سياسة خاطئة إذ أعاق نمو المدينة ، وحال دون اتصالها اتصالا قصيراً سريعا سهلا بالعاصمة ، وجعلها فى شبه عزلة عن باقى البلاد المصرية، وباعد بين السويس وبين المؤثرات السياسية، والفكرية، والاقتصادية، التى كان يموج بها المجتمع المصرى فى تلك الفترة ، وقد

---

(١) عبد الرحمن الرافعى : مصطفى كامل . الطبعة الثالثة ص ٣٢٥ — ٣٢٦

استمر ذلك الإيقاف حقبة طويلة امتدت من سنة ١٨٦٩ إلى ١٩٣٠.
وكان الاتصال الحديدى بين السويس وبين معظم جهات القطر، مقصورا على خط السويس — الإسماعيلية، وتسير عليه القطارات فى فترات متباعدة فى اليوم، ويستغرق السفر عليه وقتا طويلا، وينتقل المسافر من قطار إلى آخر حتى يبلغ القاهرة.

وعلى الرغم من كل هذه الملابسات الانعزالية، فقد قامت مدينة السويس بدورها فى ثورة ١٩١٩، وكانت المدينة وقتذاك تعج بالجنود البريطانيين الذين تدفقوا عليها من مختلف أنحاء الإمبراطورية البريطانية وبخاصة الهند، واستراليا، ونيوزيلندا. شارك شعب السويس فى أحداث الثورة، وقطع الخط الحديدى وأسلاك البرق والتليفون بين السويس والإسماعيلية، وانقطعت سبل الاتصال بين المدينة والقاهرة، وتعذر على سكان السويس مغادرة المدينة أو العودة إليها. ولما أعيدت المواصلات بعد جهد جهيد اعتبارا من ٢٦ مارس ١٩١٩ وضعت السلطات العسكرية البريطانية قيودا شديدة على السفر إلى الإسماعيلية والسويس وبورسعيد؛ فاشترطت على راغبى السفر من المصريين أن يكونوا من موظفى الحكومة، وأن يحمل كل منهم تصريحا رسميا موقعا عليه من أحد الرؤساء الإنجليز فى المصلحة التى يتبعها، وأن ينص فى هذا التصريح على أن الغرض من سفره هو القيام بعمل خاص بالسلطة البريطانية. أما الأجانب فيشترط أن يكون معهم جوازات سفر مؤشر عليها بالسماح لهم بمغادرة البلاد. وفى ٢٧،

مارس أصلح الخط التلغرافى الذى كان يربط السويس بالإسماعيلية ثم القاهرة ، ولما أباحت السلطات العسكرية البريطانية السفر بين القاهرة ومحطات الوجه البحرى ، اعتبارا من ١٠ مايو ١٩١٩ استمر الحظر قائما فيما يختص بالإسماعيلية والسويس وبورسعيد .

السويس تشهد رحيل سعد زغلول وصحبه الى المنفى :

وكما شهدت السويس نفى السيد جمال الدين الأفغانى، ثم عرابى ورفاقه ، شهدت السويس أيضا رحيل سعد زغلول وصحبه بعد أن اعتقلته السلطات البريطانية للمرة الثانية فى ٢٣ من ديسمبر ١٩٢١ . ففى اليوم السابق لهذا الاعتقال أنذرته بمغادرة القاهرة فورا إلى مزرعته للاقامة بها تحت مراقبة مدير الغربية ، وحذرته من إلقاء خطب،أوالكتابة فى الصحف أوحضور الاجتماعات العامة أو المشاركة فى الشئون السياسية ، كما وجهت إنذارا بهذا المعنى إلى زملاء سعد ، وقد رد بخطاب مشهور قال فيه العبارة التى أصبحت مثلا على الثبات والجهاد « إن للقوة أن تفعل بنا ما تشاء » . وأجاب معظم زملاءه سعد بأن ردهم على الانذار هو نفس الرد الذى أرسله سعد ، فردت السلطة العسكرية باعتقال سعد فى صباح ٢٣ من ديسمبر ١٩٢١ ، كما

---

(١) كان الاعتقال الأول لسعد وثلاثة من صحبه فى ٨ من مارس ١٩١٩ وقضوا ليلتهم فى ثكنات قصر النيل ، وفى اليوم التالى تم نقلهم إلى بورسعيد حيث أقلتهم سفينة إلى جزيرة مالطة ، وقد صدر قرار بالإفراج عنهم فى ٧ من ابريل ١٩١٩ .

اعتقلت أصحابه ما عدا أمين عزب العرب الذى قبل السفر إلى عزبة والده فى السنطة ، وصادق حنين بك الذى ارتضى الإقامة فى منزله بالزيتون،وجعفر فخرى بك .

واستقر رأى السلطة البريطانية على نفى سعد وصحبه إلى جزائر سيشل،وتقع فى المحيط الهندى إلى الشمالى الشرقى من جزيرة مدغشقر، وأبحروا من السويس مساء الخميس ٢٩ من ديسمبر ١٩٢١ على ظهر إحدى السفن الحربية البريطانية إلى عدن،حيث أقاموا فيهاإلى مارس ١٩٢٢ ، ثم نقلوا إلى جزائر سيشل . ولما ساءت صحة سعد نقل منها فى ١٨ أغسطس١٩٢٢إلى جبل طارق حيث بقى منفيا فيها إلى أن تم الإفراج عنه فى ٣٠ من مارس ١٩٢٣ . أما رفاق سعد الذين ظلوا بمنفاهم فى جزر سيشل فقد أفرج عنهم بقرار لاحق ، وأبحروا من هناك،وبلغوا مدينة السويس فى ٢٦ من يونيو ١٩٢٣ واستقبلوا فيها استقبالا حافلا .

مدينة السويس عقب الغاء معاهده ١٩٣٦ :

تركزت قوات الاحتلال فى منطقة القناة بعد أن اضطر الإنجليز تحت ضغط الشعور القومى المتزايد فى مصر إلى الجلاء عن القاهرة والإسكندرية وجهات الدلتا ، وعلى الرغم من أن معاهدة ١٩٣٦ لم تكن تخول إنجلترا أن تزيد عدد قواتها فىمنطقة القناة عن عشرةآلاف منالقوات البرية وأربعمائة من الطيارين،مع الجهاز الفنى والإدارى ، إلا أنها زادت عدد قواتها إلى ثمانين ألفا .وقد حاولت عبثا الوزارات

المصرية المتعاقبة منذ انتهاء الحرب العالمية الثانية أن تصل إلى اتفاق مع الانجليز ينهى الاحتلال البريطانى لمصر.

وفى ٨ من أكتوبر ١٩٥١ أعلنت مصر قطع المفاوضات السياسية التى كانت قائمة وقتذاك بينها وبين إنجلترا بعد أن اتضح عدم جدواها، كما أعلنت الغاء معاهدة ١٩٣٦: وما يستتبع هذا الإلغاء من انتهاء العمل بأحكامها، وأعلنت أيضا إلغاء اتفاقيتى ١٩ يناير و ١٠ يوليو سنة ١٨٩٩ بشأن إدارة السودان.

اعتبر الشعب المصرى أن وجود الاحتلال فى منطقة القناة احتلال غير مشروع يجب محاربته، واستعد للكفاح، وتجلت فى الشعب الروح الثائرة الوطنية، وكانت أولى الخطوات هى عدم التعاون مع السلطات العسكرية البريطانية، ومقاومة الاحتلال سلبيا وإيجابيا فامتنع عمال الشحن والتفريغ فى مدينة السويس ومنطقتها، عن تفريغ حمولة السفن البريطانية فى ميناء الأدبية وغيرها، ونهج عمال بور سعيد هـذا النهج أيضا، وانسحب المصريون من المعسكرات. البريطانية وورشها ومصانعها وإداراتها المختلفة، وضحوا بأجورهم، وامتنع المتعهدون عن توريد ما تعاقدوا عليه من قبل مع القوات البريطانية وتحملوا خسائر فادحة، وأوقف التجار وأرباب المهن وأصحاب الحرف التعامل مع القوات البريطانية والرعايا البريطانيين، وامتنعوا عن الاتصال بهم أو القيام بأية خدمات لهم. وامتنع موظفو وعمال السكك الحديدية عن نقل الجنود البريطانين ومهمات الجيش البريطانى:

أما مقاومة الاحتلال إيجابيا فتمثلت فى الهجمات التى قامت بها

كتائب الفدائيين ، فكانت تهاجم معسكرات الإنجليز وتستولى على أسلحتهم ، وتنسف منشآتهم ومستودعات البنزين، وتقطع المواصلات البرقية والتليفونية ، وتقتل جنودهم وتوقع بهم شتى الخسائر .

ثارت ثائرة الإنجليز إزاء هذا الشعور الفدائى الجارف ضدهم ، فأقدموا على إجراءات اتسمت بطابع التعسف والوحشية : عزلوا مدينة السويس وسائر منطقة القناة عن القطر المصرى ، واعتبروا هذه هذه الجهات منطقة بريطانية تحكم حكما عسكريا صارما ، وأوقفوا المواصلات بين المدينة وسائر جهات القطر ، وتجاهلوا السلطات المصرية ، وأخذت الدوريات الانجليزية المسلحة بالمدافع الرشاشة تجوب شوارع السويس مستفزة شعور الأهلين ، واحتلت القوات الانجليزية جمرك السويس فى ٢٠ من أكتوبر ١٩٥١ ، وأقامت بطارية من المدافع الرشاشة على سطحه ، كما احتلت مداخل الطرق المؤدية إلى مدينة السويس ، وفرضت تفتيشا دقيقا على السيارات عند الكيلو ٩٩ ، وأوقفت تسيير القطارات من السويس ، وعمل الإنجليز على منع نقل مواد البترول والبنزين والمازوت من السويس إلى داخل القطر ، وهو إجراء جد خطير كاد يصيب الحياة الاقتصادية فى مصر بالتوقف واضطرت الحكومة المصرية إلى التماس وساطة المستر جفرسن كافرى السفير الأمريكى فى القـــاهرة لدى الإنجليز ليسمحوا بنقل البترول من السويس ، وقد نجح السفير فى وساطته . ومما يذكر أن الوزارة المصرية القائمة فى الحكم وقتذاك كانت تصرح فى كل حين وآن عقب إلغاء المعهدة أنها أعدت لكل شىء عدته ،

وتبين مع الأسف الشديد أنه لم تتخذ أية عدة لمواجهة الموقف ، فكان الارتجال ، وكان الاضطراب فى تصرفاتها :

نصيب مدينة السويس فى معارك القنال ١٩٥١ — ١٩٥٢

خاض أهالى السويس معارك عنيفة ضد جنود الإمبراطورية البريطانية بدباباتهم،ومدافعهم الرشاشة وغيرها من الأسلحة الفتاكة، وعلى الرغم من أن هذه المعارك لم تكن بين قوات متكافئة،أومتقاربة من حيث العدد أو المعدات الحربية أو الأسلحة ، فقد حمل سكان السويس عبء الكفاح الرهيب المرير ، وأبدوا فيه من الفدائية والبطولة والروح العالية ما جعل كفاحهم أروع ما يكون الكفاح ، وأعطوا صورة مشرفة للنضال الوطنى ضد قوات البغاة الزاحفة ، الجرارة.ولم يشترك الجيش المصرى فى معارك القناة لأن الظروف لم تكن مواتية لاشتراكه فيهـا ، وكان الإنجليز يريدون استدراج الجيش المصرى إلى الاشتراك فى معارك القناة ، وهى معارك لم يكن الجيش مستعدا لها فى ذلك الوقت ، وكانت إنجلترا تعلم أنها تستطيع — ولديها ٨٠ ألف مقـاتل فى منطقة القناة مزودين بجمع الأسلحة الحديثة — أن تقضى على القوة الناشئة فى الجيش فيزداد ضعف مصر أمامها ، وتزداد إمعانا فى إذلال الشعب.وكان من حسن حظ مصر أن أدرك الجميع هذا الموقف ، ومن ثم تجنب الجيش الدخول فى اشتباك مسلح ضد الانجليز ، وعهدت الحكومة إلى قوات الشرطة حفظ النظام،وحماية أرواح الأهلين فى منطقة القناة ، وقد أدت قوات

الشرطة هذه المهمة بكل إخلاص ، وضربت المثل فى الثبات والتضحية والبطولة .

معركة السويس الأولى (٣ من ديسمبر ١٩٥١) :

تعطلت إحدى سيارات النقل الحكومية فى منطقة الأربعين بالقرب من ورش السكك الحديدية ، وكانت تقل قوة من جنود الشرطة . فنزل السائق لإصلاح السيارة ، وإذا بالجنود الإنجليز الموجودين فى المعسكر البريطانى،المجاور يطلقون النار على جنود الشرطة ، فقابلوا العدوان بمثله،وأطلقوا النار على الإنجليز .

وبينما كان هذا الاشتباك المسلح دائراً بين الطرفين ،خرجت قافلة إنجليزية تتكون من سبعين سيارة تقل جنودا مسلحين بالمدافع الرشاشة ، وأخذت تجوب شوارع السويس، ويطلق جنودها النار على الأهلين من يمين وشمال ، وقد تصدى لهذه القوة رجال الشرطة والفدائيون والأهالى ، واستمرت المعركة بضع ساعات ، وأبلى الفدائيون بلاء حسنا،إذ كونوا فرقا مجهزة بالمدافع السريعة الطلقات ، وعسكروا فى مواقع خفية تقع على الطريق الذى تمر منه النجدات البريطانية ، وأخذوا يتصيدون الإنجليز برصاص مدافعهم ، وقد استشهد فى هذه المعركة ٢٨ من المصريين منهم ٧ من رجال الشرطة ، وبلغ عدد الجرحى ٧٠ منهم ١٢ من رجال الشرطة ، وبلغ عدد قتلى الإنجليز ٢٢ والجرحى ٤٠ .

معركة السويس الثانية (٤ من ديسمبر ١٩٥١):

استأنفت الإنجليز القتال في اليوم التالي منتهزين فرصة اشتراك أهل المدينة في تشييع جنازة أحد الشهداء الذين سقطوا في معركة اليوم السابق، فخرجت قوة بريطانية قوامها ثلاث دبابات وأربع مصفحات، وعدد من السيارات المسلحة، وأخذت تطلق النار جزافا على المشيعين، والأهالي ورجال الشرطة، وعلى المنازل القريبة، وعمد رجال الشرطة والأهالي إلى الدفاع عن أنفسهم، ونشب قتال بين الفريقين استمر ساعة، وأسفر عن استشهاد ١٥ مصري منهم سيدة واثنان من رجال الشرطة، وبلغ عدد الجرحى ٢٩ منهم ٦ من رجال الشرطة، وبلغ عدد قتلى الانجليز ٢٤ والجرحى ٦٧.

تدمير كفر أحمد عبده، أو دنشواي السويس (٨ من ديسمبر ١٩٥١):

يقع هذا الحي شمال مدينة السويس بين وابور تكرير المياه الخاص بالقوات البريطانية، وبين معسكرات البريطانيين الواقعة شمال المدينة، وهو يضم ١٥٦ منزلا تسكنها ثلاثمائة أسرة عدد أفرادها ألفا نسمة.

وكإجراء تنظيمي في الظاهر، واستفزازي في الواقع، أراد الإنجليز إزالة هذا الحي بأكمله من الوجود، وذلك بنسفه بحجة إنشاء طريق يصل المعسكرات البريطانية بوابور المياه دون أن تتوسطه مساكن أهالي كفر أحمد عبده، وحددوا يوم ٧ من ديسمبر ١٩٥٠ موعداً

لتدمير الحي . وتلقى إبراهيم زكى الخولى محافظ السويس وقتذاك خطاباً مؤرخاً فى ٥ من ديسمبر ١٩٥١ من الجنرال أرسكين القائد العام للقوات البريطانية فى منطقة القناة ، يبلغه فيه ما اعتزم الإنجليز تنفيذه ، والموعد الذى حددوه . واتصل المحافظ بوزير الداخلية فؤاد سراج الدين فرفض الوزير طلب الإنجليز ، وأمر المحافظ بأن تقوم قوات الشرطة بحماية مساكن القرية ، ومنع هدمها ورد كل عدوان يقع على ساكنيها ، وأبلغ المحافظ هذا القرار إلى القيادة البريطانية فى ٦ ديسمبر . وقررت القيادة تأجيل هدم القرية ٢٤ ساعة لعقد اجتماع فى مدينة السويس ظهر يوم الجمعة ٧ ديسمبر ، وفى هذا الاجتماع أصر الإنجليز على موقفهم ، وحددوا الساعة السادسة من صباح يوم السبت ٨ ديسمبر لاحتلال القرية بقوات من المدفعية والدبابات والمشاة تمهيداً لتدميرها .

وعقد مجلس الوزراء اجتماعاً طارئاً بمنزل رئيسه مصطفى النحاس بعد ظهر يوم الجمعة ، وقرر رفض الإنذار البريطانى ، وأمر المجلس محافظ السويس باتخاذ الإجراءات لحماية الاهلين ومقاومة الانجليز بالقوة إذ الزم الأمر ، وتدخل السفير البريطانى سير رالف ستيفنس فى هذه الأزمة لدى القائد البريطانى ، واقترح إرجاء تنفيذ هدم القرية ، ولكن رفض القائد البريطانى معتذراً بأن الضرورات الحربية تتطلب تنفيذ إزالة القرية فى الموعد المحدد .

استعد الإنجليز استعدادات واسعة، فحاصروا مدينة السويس من

جميع أطرافها ، ووقفت السفن الحربية البريطانية فى القناة وقد صوبت مدافعها نحو المدينة على أتم استعداد لإطلاق مدافعها عند صدور أول إشارة لها بالضرب ، ثم حشدوا قوات برية تتكون من ستة آلاف مقاتل ، يشد أزرهم ٢٥٠ دبابة و ٥٠٠ سيارة مصفحة و ٥٠ سيارة من سيارات الإشارة ، وعدد من الطائرات وجنود المظلات .

وعقد محافظ السويس مساء ٧ ديسمبر عدة اجتماعات شهدها كبار المسئولين وأعيان المدينة لدراسة الموقف ، واتصل أثناء هذه الاجتماعات عضو مجلس النواب الوفدى بوزير الداخلية وشرح له خطورة الموقف ، ولكن أصر الوزير على موقفه على الرغم من أنه كان يعلم علما يقينا أن اشتباك رجال الشرطة،وعددهم لا يتجاوز ٤٠٠ جندى أمام الإنجليز ليس إلا عملية انتحارية ، لن تؤدى إلى أية نتيجة إيجابية سوى إبادة رجال الشرطة ، وتدمير المدينة تدميراً كاملا ، وسفك دماء آلاف من سكانها الأبرياء . وقد استقر رأى المحافظ ، والمجتمعين به على عدم تنفيذ أوامر وزير للداخلية،وقرروا عدم التعرض للقوات البريطانية ، وغادر سكان كفر أحمد عبده منازلهم ليلا ، ودبر لهم المحافظ أماكن لإقامتهم فى دار مدرسة البنات وأكشاك الاستحمام المقامة على شواطىء السويس .

وفى الساعة العاشرة من مساء يوم الجمعة ٧ ديسمبر حاصرت كفر أحمد عبده القوات الإنجليزية بدباباتها وسياراتها المصفحة ، وقبيل الفجر

عزل الإنجليز مدينة السويس عن جميع أجزاء مصر عزلا تاما ، وقطعوا المواصلات التليفونية والبرقية ، وأصبح المحافظ يتصل بالقاهرة بطريق اللاسلكى . وفى الصباح الباكر من يوم السبت ٨ ديسمبر ١٩٥١ تقدم ستة آلاف جندى ثم عززتهم القيادة بأربعة آلاف آخرين ونصبوا مدافع الميدان وصوبوها نحو المدينة ، واحتلت الجنود أسطح العمارات ، والمنشآت للقضاء على كل حركة مقاومة ، وحلقت الطائرات فوق المدينة على ارتفاع قليل .

طير محافظ السويس أنباء هذا الهجوم الغاشم إلى وزير الداخلية بطريق اللاسلكى ، وأشار إلى تعذر المقاومة ، إذ ليس لدى رجال الشرطة سوى البنادق وهى لا تجدى نفعاً أمام المصفحات والدبابات والقنابل والطائرات ، فرد وزير الداخلية بأن على رجال الشرطة أن ينفذوا قرار الوزارة وأن يقابلوا القوة بمثلها ، مع اتخاذ التدابير اللازمة لعدم إصابة الأهالى بأى إضرار . وتعددت الاتصالات اللاسلكية بين السويس والقاهرة ، واتصل اللواء مصطفى المتولى رئيس قوات الشرطة فى السويس بوزير الداخلية ، وأوضح له أن القوات التى تحت إمرته لا تسمح بأى إشتباك مع الإنجليز دون تعريض الأهالى للخطر ، فأمر الوزير رئيس قوات الشرطة باتخاذ الإجراءات اللازمة التى تكفل الجمع بين تنفيذ أوامر الحكومة بالمقاومة ، وبين المحافظة على أرواح السكان (١) .

---

(١) عبد الرحمن الرافعى : مقدمات ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ . الطبعة الأولى ص ٦٥ — ٧١ .

كان محافظ السويس ورئيس، قوات الشرطة، وأعيان المدينة أكثر تقديراً للموقف من وزير الداخلية القابع فى القاهرة ، فقرروا الحيلولة دون وقوع مجزرة بشرية بمنع اشتباك رجال الشرطة والأهالى بالقوات البريطانية الزاحفة ، ويقرر الأستاذ عبد الرحمن الرافعى أنه لم يكن هناك مناص من اتباع هذه الخطة . وفى الموعد المحدد نسف الإنجليز مبانى القرية بالقنابل تحت حماية الدبابات والمدافع ، وأشعل جنود المظلات النيران فى المبانى التى استعصت على الهدم ، وبذلك أمكن نسفها ، وزالت قرية كفر أحمد عبده من الوجود ،

نتائج تدمير كفر أحمد عبده

دمغت هذه الفعلة الإنجليز بالوحشية ، وأصبحت نقطة سوداء فى تاريخ الاحتـــلال البريطانى لمصر ، وقد اجتمع مجلس الوزراء المصرى فى ١١ من ديسمبر ١٩٥١ واتخذت عدة قرارات منها : استدعاء سفير مصر فى لندن — عبد الفتاح عمرو — وكان هذا الاستدعاء بمثابة تمهيد لقطع العلاقات السياسية بين البلدين ، وأبلغت وزارة الخارجية المصرية هذا القرار إلى السفير البريطانى فى القاهرة، وجاء فيه بعد أن استعرض اعتداءات الإنجليز المتكررة فى منطقة القناة ضمن الأهالى وممثلى السلطة العامة ورجالها « وكان آخر مظهر لهذه الاعتداءات البشعة ما وقع فى يومى ٨و٩ ديسمبر الجارى من هدم قرية كفر عبده بالسويس هدماً تاماً فى ظل الدبابات والمصفحات والمدافع وفى حمى القوات البريطانية المسلحة . وكان من جراء هذا

العمل المستند إلى القوة الغاشمة تشريد ثلاثمائة أسرة من الطبقات العاملة أخرجوا من ديارهم وألقى بهم إلى عرض الطريق .

« وسيظل مثل هذه القرية كمثل دنشواى منقوشاً على صفحات قلوب المصريين أثراً باقياً للفظائع وأعمال الظلم والجبروت التى ارتكبها الاحتلال البريطانى فى أرض الوطن » .

وقد وصل السفير المصرى إلى القاهرة فى صبيحة ٢٠ من ديسمبر ١٩٥١ فعينه الملك السابق فاروق فى ٢٥ منه مستشاراً للديوان الملكى فى الشئون الخارجية مع استمرار شغله لمنصبه الأصلى ، وكان هذا السفير معروفاً بميوله الإنجليزية، ومقرباً إلى فاروق . فاعتبر الرأى العام هذا التعيين اتجاهاً من الملك للتفاهم مع الإنجليز ، تحدياً منه للحركة الوطنية المشتعلة فى منطقة القناة ، وأخذ المصريون يقارنون بين موقف فاروق، وموقف الخديو توفيق إبان الثورة العرابية ، ومن ثم انتشرت المظاهرات العدائية ضد فاروق فى الشوارع ، وكانت هذه المظاهرات نذيراً بالمصير الذى ستؤول إليه الملكية فى مصر .

وقررت الوزارة أيضاً — وكنتيجة لتدمير كفر أحمد عبده — إنهاء خدمة جميع الموظفين الإنجليز فى وزارات الحكومة ، والاستيلاء على الأرض المقام عليها نادى الجزيرة بالقاهرة ، وكان يرأسه السفير البريطانى ، كما قررت نقل المكتب الهندسى من لندن إلى سويسرا وهو من مخلفات الاحتلال ، وكان يقوم بشراء ما تحتاج إليه الحكومة

من قاطرات وبضائع ، وقررت الوزارة استصدار تشريع بتعديل قانون حمل السلاح بحيث تكون الإباحة هى الأصل حتى يستطيع المصريون الدفاع عن أنفسهم ، واستصدار تشريع آخر بمعاقبة كل مصرى يتعاون مع السلطات العسكرية البريطانية .

معركة السويس ٣ - ٤ يناير ١٩٥٢

استمرت هذه المعركة ثلاثين ساعة وبدت عصر يوم ٣ من يناير ١٩٥٢ بعدوان قام به الانجليز على سكان المدينة ، إذا اقتحمت سيارة بريطانية عسكرية تقل ضباطاً وجنوداً،ورش القاطرات التابعة لمصلحة السكك الحديدية فى السويس ، وأطلقوا النار على عمال الورش فأجاب الحراس المصريون بإطلاق النار على السيارة ، فى نفس الوقت اتجهت عشرون سيارة مصفحة، وثلاثون سيارة نقل ملأى بالجنود الإنجليز إلى شوارع المدينة ، وأخذت الطلقات النارية تنهال على السكان ، وهب رجال الشرطة يدافعون عن المواطنين،وتحصن بعضهم فى منازل كفر محمد سلامة وكفر البراجيل ، كما أسرع الفدائيون إلى مكان المعركة،وبثوا أربعة ألغام فى وابور المياه الخاص بالبريطانيين فانفجرت تباعاً ونسفت بعض مبانى الوابور ، ونال رجال الشرطة والفدائيون من الإنجليز منالا عظيماً ، وأبدى السكان بطولة وفدائية إذ كانوا ينقلون الذخيرة إلى رجال الشرطة والفدائيين غير مبالين بالقذائف التى كانت تنهال عليهم من الإنجليز ، وقضى الإنجليز الليل وهم يعززون قواتهم ويحصنون مراكزهم ، وفى الساعة الرابعة من صباح ٤ يناير استأنف الإنجليز عدوانهم ، فقامت قوة من

خمسمائة جندى،ومعهم عشرون دبابة لتحتل كشكى المثلث رقم ١ ، رقم ٢ ويالها من قوة عسكرية كبيرة العدد لتحتل موقعاً صغيراً ، وعلى الأثر اشتبك رجال الشرطة الفدائيون من كتيبة الشهيد أحمد عبد العزيز والأهالى فى المعركة ، وانسحب الانجليز إلى معسكرهم ليعاودوا العدوان من جديد فى الساعة السابعة صباحاً ، واستخدموا فى هذا الهجوم المدافع التى أخذت تطلق قنابلها على المنازل التى اعتقد الإنجليز أن المجاهدين متحصنون فيها ، ولم يتورع الإنجليز عن إطلاق النيران بكثرة ووحشية على مبنى المستشفى الأميرى ، على الرغم من أن العلم الأبيض كان يرفرف على سارية المستشفى ، وأطلقوا النيران على سيارات الإسعاف ، فكان هذا التصرف إمعاناً منهم فى الوحشية ، وقد استهان شعب السويس بالموت واسترخص التضحيات الغالية ، فاندفع يواجه المعركة ولم تزده وحشية الإنجليز إلا تمسكا بحقه فى الحرية والحياة الكريمة .

* * *

تتابعت الأحداث بسرعة مذهلة ، فقد وقعت مذبحة الإسماعيلية فى ٢٥ يناير ١٩٥٢،واستشهد فيها خمسون جندياً من رجال الشرطة ، وأصيب منهم نحو ثمانين،وأعقب هذه المجزرة المروعة حريق القاهرة فى اليوم التالى ، وتلاها فى اليوم الثالث إعفاء وزارة الوفد من الحكم، وقيام وزارة على ماهر فى ٢٧ من يناير ، وعلى عهد هذه الوزارة توقف الكفاح فى السويس وفى غيرها من مدن القناة ، وعاد الفدائيون أدراجهم واعتقلت الحكومة الكثيرين منهم ، وما لبثت أن استقالت

وزارة على ماهر فى أول مارس ١٩٥٢ وتلتها ثلاث وزارات تعاقبت الحكم فى أقل من خمسة شهور ، إلى أن قامت الثورة المجيدة فى ٢٣ يوليو ١٩٥٢ وسط ظروف متناهية فى صعوبتها وظلامها وأخطارها .

قيام الثورة المجيدة واتمام الجلاء :

كان قيام الثورة بداية مرحلة جديدة ومجيدة فى تاريخ النضال المتواصل للشعب العربى فى مصر ، ونقطة تحول حاسم وانطلاق بعيد المدى فى جميع المجالات ، وما لبثت أن أعلنت الثورة عن مبادئها الستة ، وكان المبدأ الأول يصب على القضاء على الاستعمار الماثل فى جيوش الاحتلال البريطانى الرابطة فى منطقة قناة السويس . عقدت الثورة العزم فى غير تردد على إجلاء المستعمر من أرض الوطن ، وتجاوب الشعب مع الجيش تلقائياً ، ووضعت الثورة خطة الكفاح والمقاومة المسلحة فى منطقة القناة ، ونظمت كتائب الفدائين وأمدتهم بالسلاح والتدريب ، وقام الفدائيون بحرب للعصابات رهيبة قوية فتعددت حوادث الاعتداء على الجنود الانجليز داخل معسكراتهم وخارجها ، واستولى الفدائيون على أسلحتهم وسياراتهم ، وهاجموا قوافلهم ونسفوا منشآتهم ، واختفت الحياة العادية فى المعسكرات البريطانية ، وضجت الحكومة البريطانية من نشاط الفدائيين وعمدت إلى التهديد والوعيد . ورفضت الثورة كل إنذار وتهديد ، ومضى الفدائيون يواصلون حرب العصابات فى غير هوادة ، وينشرون الذعر فى قلوب الجنود الذين انقلبوا مدافعين بعد أن كانوا بغاة مهاجمين فى

كفاح ١٩٥١ — ١٩٥٢ ، وباتوايركزون جهودهم فى حماية أنفسهم من هجمات الفدائيين . ولا شك أن حرب العصابات فى منطقة قناة السويس كانت من العوامل الفعالة التى حملت الإنجليز على الجلاء ، يضاف إلى ذلك عامل لايقل أهمية عن حرب العصابات ، هو أن رجال الثورة ركزوا اهتمامهم فى أن تدور مفاوضات الجلاء مع الإنجليز على أساس تنظيم عملية الجلاء الكامل عن منطقة قناة السويس دون أن يربطوا البلاد بأية محالفة عسكرية مع بريطانيا ، أو أى نوع من الدفاع المشترك عن الشرق الأوسط ، وكان لهم ما أرادوا ، فوقعت اتفاقية الجلاء الأولى فى ٢٧ من يوليو ١٩٥٤ متضمنة المبادىء الرئيسيه للجلاء ، وفى ١٩ من أكتوبر ١٩٥٤ تم التوقيع على الاتفاق النهائى التفصيلى المتضمن تنظيم الجلاء خلال عشرين شهراً من تاريخ التوقيع على الاتفاق ، وإلغاء معاهدة ١٩٣٦ ، وقد تم جلاء آخر فوج من القوات البريطانية عن أرض الوطن يوم ١٣ يونيو ١٩٥٦ وهكذا أوفت الثورة بعهدها وحققت آمال مصر فى الحرية والاستقلال والسيادة الكاملة الحقة .

إن مدينة السويس ومنطقتها إحدى محافظات ثلاث فى منطقة القناة طهرتها الثورة من دنس الغزاة البغاة ، وردت إلى سكانها أرضهم شريفة عزيزة منيعة .

مدينة السويس أبان العدوان الثلاثى :

بجلاء الإنجليز عن منطقة قناة السويس فى ١٣ من يونيو ١٩٥٦

انتهت مرحلة من مراحل النضال المتواصل للشعب العربي في مصر ، وبدأت مرحلة كفاح جديدة ، والحق أن حكومة الثورة لم يغرها النجاح الذي أصابته بتحقيق الجلاء ، ولم تستسلم للراحة والدعة ، بل انطلقت في طريقها تصرع جميع أنواع التحديات ، من أجل حياة أفضل طليقة من قيود التخلف والاستغلال ، والاحتكارات في جميع صورها المادية والمعنوية . وكان تأميم شركة قناة السويس سياسة مقررة في ذهن الرئيس جمال عبد الناصر منذ فترة سابقة على قرار التأميم ، لأن هذه الشركة كانت معقلا خطيراً للنفوذ الغربي في مصر ، وصورة بشعة من صور الاستعمار والاستغلال ، فكان تأميم الشركة خطوة طبيعية لامناص منها لاستكمال وتدعيم الاستقلال السياسي والاقتصادي وأصبح تأميم الشركة — وقد بات سياسة مقررة — لايعدو اختيار الوقت المناسب لتنفيذه .

وسرعان ما حان الوقت المرتجى حين أذاعت حكومة الولايات المتحدة في ١٩ من يوليو ١٩٥٦ بياناً يفيض بالروح العدائية لمصر والتهجم على الاقتصاد المصري ، وأعلنت فيه سحب قرارها السابق بالإسهام في تمويل مشروع السد العالي ، ثم تبعتها بريطانيا في هذا الاجراء ، ولحق بهما البنك الدولي ، فكان سحب هذه العروض بمثابة هدية أرسلتها الأقدار إلى الرئيس المناضل جمال عبد الناصر لينفذ سياسة مقررة ، وليحقق أملا عذبا كان يراود أفئدة المصريين ، ويتوج كفاحا طويلا مريراً بدأه الأجداد ، وحمل شعلته الآباء وأوقد جذوته الأحفاد ، فأصدر قراره التاريخي الخطير في ٢٦ من يوليو ١٩٥٦ بتأميم شركة قناة السويس :

وافتعلت دول الغرب أزمة سياسية عنيفة ، حيث كان قرار التأميم مفاجأة مذهلة اعتبرته دول الغرب بمثابة ضربة قوية مباغتة وجهها إليها الرئيس جمال عبد الناصر . أنكرت هذه الدول على مصر حقها فى تأميم شركة القناة مع أن هذه الشركة بنص اتفاقية ٢٢ فبراير ١٨٦٦ شركة مصرية تخضع لقوانين البلاد وعاداتها ، والتأميم عمل قانونى يعتبر من صميم أعمال السيادة ، وهو حق طبيعى مشروع للدولة على المرافق التى فى بلادها ، ومعترف به فى جميع الدول ، وقد توسعت بريطانيا وفرنسا فى ممارسة هذا الحق وبخاصة بعد الحرب العالمية الثانية ، فأممت كل منهما الكثير من الصناعات والشركات التى تقوم على إدارة مرافق عامة فى بلديهما ، ولكن دول الغرب حولت قرار تأميم شركة القناة من موضوع مصرى داخلى إلى مشكلة دولية خطيرة من الطراز الأول ، ودارت اتصالات دبلوماسية بين عواصم الغرب ، وعقد مؤتمر فى لندن ، ثم انتقل النزاع إلى مجلس الأمن ، وكانت انجلترا وفرنسا تريدان اكتساب الوقت ريثما تستكملان استعداداتهما الحربية ، حتى إذا أتمتا حشد الحشود تعرضت مصر فى خريف ١٩٥٦ لعدون ثلاثى قامت به أقوى دولتين استعماريتين فى أوربا : وهما بريطانيا وفرنسا كما اشتركت معهما إسرائيل ركيزة الاستعمار وقاعدته فى قلب الوطن العربى الكبير .

أهداف الدول الثلاث من العدوان :

استهدفت الدول الثلاث من هـذا العدوان الآثم عـدة أغراض منها :

أولا : التخلص من الحكم الوطنى فى مصر بزعامة الرئيس جمال عبد الناصر باعتبار هذا الزعيم رائد القومية العربية، والداعى إلى تخليص الوطن العربى من الاستعمار وأعوانه، والذى نقل المنطقة العربية كلها من حيز الاستكانة لنفوذ الغرب إلى أفق النضال من أجل الحرية .

ثانياً : إبادة القوات المسلحة المصرية بعد أن يتم استدراجها فى شبه جزيرة سيناء وضم هذا الجزء من أرض الوطن إلى إسرائيل .

ثالثاً : القضاء على ثورة الجزائر والتمكين للنفوذ الفرنسى فى سوريا ولبنان ، وللنفوذ البريطانى فى مصر ثم الأردن وليبيا وغيرها ، وأن يكون ذلك العدوان مقدمة للقضاء على جميع حركات التحرر فى آسيا وأفريقيا ، وبذلك تستعيد أوربا نفوذها الاستعمارى على هاتين القارتين .

رابعاً : اغتصاب قناة السويس من مصر، وإنشاء هيئة دولية تديرها وتستغلها .

خامساً : إرغام مصر على نبذ سياستها المستقلة عن دول الغرب والتى تقوم على الحياد الإيجابى ، والعودة إلى ربطها بعجلة الاستعمار الغربى ، والقضاء على مظاهر التعاون بين مصر والاتحاد السوفيتى .

سادساً : إثبات أن الاستعمار ما زال قوياً يستطيع أن يفرض إرادته على الشعوب المتطلعة إلى حياة العزة والحرية والكرامة. وكانت الدول الاستعمارية تخشى أن يكون تأميم شركة القناة حافزاً قوياً لبقية دول

الشرق الأوسط على تأميم المؤسسات الأجنبية فى بلادها ، وبخاصة الشركات التى تقوم على استغلال حقول البترول الكائنة فى أراضيها .

قيادة الرئيس جمال عبد الناصر للمعركة :

قاد الرئيس جمال عبد الناصر المعركة بقوة وتصميم ورباطة جأش أثارت إعجاب العالم، وحرص على أن تبقى المعركة فى إطارها الوطنى معركة استقلال وحرية ، وظل الشعب العربى فى مصر طوال المعركة واثقا بنفسه، محددا أهدافه ، وصمد الشعب للعدوان ، ووقف مع الجيش كتلة واحدة متراصة. أعلنت الحكومة التعبئة العامة وأنشأت جيش التحرير الشعبى الذى ضم قوات الفدائيين والحرس الوطنى والمتطوعين وأقامت معسكرات التدريب فى كافة أنحاء البلاد ، وأقبل آلاف المواطنين على التطوع ، ووزعت السلاح على قوات المقاومة الشعبية وكان شعار مصر « سنقاتل فى كل مكان ولن نسلم » :

أهمية مدينة السويس فى نظر الاعداء

كان للسويس أهميتها إذ كان الاعداء ينظرون إليها كهدف رئيسى من أهدافهم لأنها على مدخل القناة ، وقد زعم الانجليز والفرنسيون كذبا وزوراً أنهم دخلوا الحرب حرصاً منهم على تأمين الملاحة فى القناة ، ولأن السويس قاعدة رئيسية لتموين حامية شرم الشيخ وجزر سنافر ، وتيران ، وميناء الطور ، كما أن مدينة السويس تزخر بمعامل تكرير البترول واستخراج مشتقاته .

أراد الأعداء أن يتخذوا من السويس قاعدة يزحفون منها شمالا ، ومن بور سعيد قاعدة يزحفون منها جنوبا ، وتتلاقى قواتهم فى وسط

منطقة القناة ، وتنفيذا لهذه الخطة حاول الأعداء إنزال قوات برية فى مدينة السويس ، فتجمعت سفن بريطانية وفرنسية عند مدخل خليج السويس ، ثم اقتربت فى ٣ من نوفمبر ١٩٥٦ من ميناء السويس ، فتعرضت لقذائف مدفعية السواحل فشتتها ثم هاجمتها زوارق الطوربيد المصرية فأغرقت قطعة بحرية بريطانية ، وانسحبت السفن البريطانية والفرنسية إلى الجنوب بعيداً عن الشاطىء ، وقام الأسطول المصرى بمطاردة هذه السفن وضربها أثناء الانسحاب فأغرق حاملة جنود بريطانية ، وأصاب قطعة بحرية أخرى ، وبذلك أخفقت محاولة الأعداء الغزو من الجنوب عن طريق ميناء السويس على الرغم من وفرة عدد القوات البحرية التى كانت لدى الأعداء . وفى ٤ من نوفمبر ١٩٥٦ أغرقت المدفعية المصرية سفينة بريطانية بالقرب من شرم الشيخ .

وكان مركز مدينة السويس ومنطقتها أثناء العدوان أفضل من مركز مدينة بور سعيد ومنطقتها ، لأن الأخيرة كانت أقرب إلى جزيرة قبرص التى اتخذتها بريطانيا وفرنسا قاعدة عسكرية لعدوانها الغاشم ، كما كانت سفن الأعداء تأوى إلى موانى تركيا ، يضاف إلى ذلك أن القيادة الرشيدة التى حمل لواءها الرئيس جمال عبد الناصر سدت مدخل قناة السويس عند بور سعيد ، فحالت دون اقتحام البوارج الانجليزية والفرنسية القناة وعبورها من الشمال إلى الجنوب ، وكان فى هذا الإجراء الحاسم حماية لمنطقة القناة ابتداء من جنوبى

بورسعيد حتى بور توفيق ، إذ استحال على الأعداء إنزال قواتهم على ضفتى القناة ، ولم يتكرر الخطأ الذى وقع فيه الزعيم أحمد عرابى سنة ١٨٨٢ حين أحجم عن سد القناة . وقد أذاعت القيادة البريطانية بلاغاً مؤرخاً فى ٣ من نوفمبر ١٩٥٦ قررت فيه أن مصر أغرقت خمس سفن لتعطيل الملاحة فى القناة ، والحقيقة أن إغراقها كان للدفاع عن مصر ، وكان إقدام القيادة المصرية على هذا العمل ضرورة حربية يقتضيها حق الدفاع عن النفس ، وهو حق مقرر فى القانون الدولى العام ، فعندما تهدد الدولة فى صميم كيانها وإقليمها تصبح فى حالة ضرورة تخولها اتخاذ كل ما يكفل الدفاع عن نفسها ، والتحلل عند اللزوم من أى التزام تكون قد ارتبطت به فى معاهدة أو غيرها ، يؤدى احترامه إلى عرقلة جهودها فى هذا السبيل(١) . وقد سطرت مدينة بورسعيد أروع صفحة فى الاستبسال والتضحية والفداء، وصمدت أمام الأساطيل البحرية والجوية والقوات البرية للأعداء ، واستمر القتال فى شوارع بور سعيد داميا عنيفاً لا يعرف هوادة .

أما مدينة السويس — فبجانب محاولة الأعداء إنزال قواتهم إلى البر وإخفاق هذه المحاولة — فكان العدوان الذى تعرضت له يتمثل فى الغارات الجوية المتلاحقة العنيفة التى قامت بها طائرات الأعداء ، وقد تصدت لها المدفعية المصرية فى السويس ومنطقتها ، وقد بلغت

(١) دكتور عبد الله رشوان: المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها . الطبعة الأولى : القاهرة ١٩٥٠ ص ١٥٩ .

هذه المدفعية حدا من الكفاية جعلها تكبد الأعداء خسائر فادحة ، فأسقطت عددا وافرا من الطائرات المغيرة بلغ ٤٨ طائرة فرنسية وبريطانية فى ٣ من نوفمبر ١٩٥٦ ، وقد أسقطت هذه الطائرات فى السويس والاسكندرية وبور سعيد والاسماعيلية والقاهرة(١) .

وتحمل الشعب العربى فى مصر ببسالة منقطعة النظير عنف الهجوم ، وظل صامداً ثابت الإيمان ، ولم يحفل بما كانت تفعله الغارات من تدمير البيوت وتحطيم المنشآت ، فاندفع يواجه المعركة ولم يزده عنف الهجوم إلا إمعاناً فى عزمه على طرد المعتدين .

وكان الاعداء يعتقدون أن انتصارهم سيكون خاطفاً سهل المنال ، وأن مصر شعباً وجيشا وقيادة لن تستطيع الصمود ، فاذا مقاومة الشعب الباسل تقلب خططهم رأساً على عقب ، فازدادوا تخاذلا ، وهلعا واضطرابا وباءوا بالفشل .

وانتهت معركة السويس بانتصار ساحق لمصر ، ولم يكن النصر هو مجرد انسحاب فلول قوات معتدية ، بل كان هذا النصر هو الانطلاقة الكبرى للشعب العربى فى مصر والشعوب العربية فى الوطن العربى الكبير ، وأصبحت معركة السويس نموذجاً حياً يلهب كل حركة تحررية فى العالم كى تواصل الزحف نحو أهدافها . وفى هذا يقول الميثاق « إن الهزيمة المريرة التى منى بها الاستعمار فى حرب السويس أنهت عصر المغامرات الاستعمارية المسلحة ، إن نهاية هذا العهد البغيض بالنسبة لكل شعوب العالم تحققت بفضل نضال شعبنا . »

(١) البلاغ الحربى المصرى رقم ١٨ .

الباب الثالث

الدراسة الاقتصادية

الفصل الأول

مدينة السويس وأثر قناة السويس على تطورها

بقلم الدكتور محمد صبحي عبد الحكيم

السويس مدينة قديمة . تختلف فى نشأتها عن كل من بورسعيد والاسماعيلية ، فبينما كانت نشأة بورسعيد والاسماعيلية نتيجة لحفر قناة السويس ، نجد أن مدينة السويس ترجع إلى أقدم العصور التاريخية ، فقد أجمع المؤرخون على أنه كانت لمصر فى جميع العصور ميناء عند الطرف الشمالى لخليج السويس .

وتدل الأبحاث الجيولوجية على أن خليج السويس كان يمتد فى فى العصر الفرعونى حتى بحيرة التمساح ثم انحسرت مياهه جنوبا إلى البحيرات المرة ، وأن فرعى النيل البيلوزى والتانيسى كانا يمران بهذه المنطقة ويخترقان برزخ السويس : الأول بالقرب من محطة التينة الحالية على بعد ٢٥ كيلو مترا جنوبى مدينة بورسعيد الحالية ، والثانى عند النقطة المعروفة بالكيلو ٩ على قناة السويس . وكانا يصبان فى البحر المتوسط ، الأول عند بيلوز ، والثانى عند فم «أم فرج» ، وكلا المصبين شرقى مدينة بورسعيد .

ففى العصر الفرعونى ، عندما كان خليج السويس ينتهى شمالا عند

بحيرة التمساح الحالية كانت تقوم عند طرفه ميناء سيكوت ومحلها الآن تل المسخوطة على بعد ١٧ كيلو مترا غربى مدينة الإسماعيلية . وفى العصر اليونانى . بعد أن انحسرت مياه خليج السويس جنوبا وانفصلت عند بحيرة التمساح ، كانت تقوم ميناء أرسينوى ومحلها الآن بجوار ناحية السرابيوم، الواقعة شمالى البحيرات المرة . وفى العصر الرومانى استمر انحسار خليج السويس نحو الجنوب وانفصلت عنه البحيرات المرة ، وكانت تقوم عند الطرف الشمالى لخليج السويس ميناء كليسما التى سماها العرب مدينة القلزم وأطلقوا على بحرها اسم بحر القلزم . وقد اشتهرت القلزم بأنها نقطة عسكرية هامة على البحر الأحمر ، كما كانت تضم قلعة القلزم المنيعة .

وفى القرن العاشر الميلادى ظهرت ضاحية صغيرة جنوبى القلزم ، أخذت تنمو تدريجيا، وما لبثت أن شملت مدينة القلزم القديمة ، فحل اسم السويس محل اسم القلزم ، وأطلق اسمها مع الخليج الذى تقع على طرفة ، ثم أطلق اسمها فيما بعد على القناة التى حفرت فى القرن التاسع عشر . كما أطلق اسمها على الطريق الملاحى العالمى الطويل الذى يربط أوربا بالشرق .

وظلت السويس مدينة صغيرة هادئة حتى القرن التاسع عشر ، تقوم بوظيفة الميناء الذى يربط مصر بالأراضى المقدسة والشرق عموما ، فقد كان عدد سكانها عام ١٨٦٠ يتراوح بين ثلاثة آلاف، وأربعة آلاف نسمة . وما أن حفرت قناة السويس حتى دخلت المدينة عهدا

جديدا من تاريخها الحافل ، فقد اطرد نمو العمران فيها ، وزاد سكانها بمعدلات سريعة للغاية . وليس أدل على ذلك من تتبع أعداد السكان في المدينة من واقع التعدادات الرسمية ودراسة اتجاهات نموها .

نمو سكان مدينة السويس بعد حفر القناة

تاريخ التعداد	عدد السكان	معدل الزيادة السنوية
		٪
١٨٨٢	١١٣١٦	—
١٨٩٧	١٧٣٦٦	٣ر٦
١٩٠٧	١٨٣٤٧	٠ر٦
١٩١٧	٣٠٩٩٦	٦ر٩
١٩٢٧	٤٠٥٢٣	٣ر١
١٩٣٧	٤٩٦٨٦	٢ر٣
١٩٤٧	١٠٧٢٤٤	١١ر٥
١٩٦٠	٢٠٣٦٠٠	٦ر٧

ولا يرجع هذا النمو السريع للسكان إلى الزيادة الطبيعية (الفرق بين المواليد والوفيات) فحسب ، بل يرجع فى المقام الأول إلى الهجرة ، ذلك أن مدينة السويس اجتذبت أعدادا كبيرة من المهاجرين منذ أن فتحت القناة فوفرت للمدينة موارد جديدة للرزق، ولسكانها فرصاً جديدة للعمل .

وليس أدل على هذا من أن تعداد سنة ١٩٦٠ قد سجل أن ١٠٩ر٢٧ شخصا فقط من بين سكان السويس من مواليد المدينة ، أما الباقى وهو ٩٣٨٨٣ شخصا فليسوا من مواليد السويس ، وعلى هذا الأساس يمكن اعتبارهم مهاجرين إلى السويس من مختلف أنحاء الجمهورية .

ومعنى هذا أن مدينة السويس اجتذبت من المهاجرين ما يعادل ٤٦ ٪ من سكانها الحاليين، وهى نسبة مرتفعة تزيد عن مثيلتها فى المدن المصرية الأخرى بما فى ذلك القاهرة والاسكندرية، مما يجعل السويس أشد المدن المصرية جميعاً اجتذاباً للمهاجرين بالقياس إلى عدد سكانها .

ومما يجدر ذكره أن أكثر المحافظات المصرية إرسالا للمهاجرين إلى مدينة السويس هى محافظات قنا، وسوهاج، والشرقية على الترتيب ذلك أن تعداد سنة ١٩٦٠ يسجل أن ١٨٢٩٤ شخصاً من سكان السويس من مواليد قنا ، وأن ١٥٢١٦ شخصاً من مواليد سوهاج ، وأن ١٠٠٧٧ شخصاً من مواليد الشرقية . ويرجع الأمر بالنسبة للشرقية إلى عامل القرب الجغرافى . أما بالنسبة لقنا وسوهاج فيمكن إرجاع هذه الظاهرة إلى القوة البدنية التى يتمتع بها سكان هاتين المحافظتين مما يؤهلهم للعمل فى الموانى بصفة عامة . وجدير بالذكر أن هذه القوة البدنية يمكن إرجاعها إلى عدم انتشار البلهارسيا والانكلستوما بين سكانهما بدرجة كبيرة ، ذلك أن مساحات كبيرة

من هاتين المحافظتين ما زالت تروى بالحياض ، والمعروف أن إدخال الرى الدائم كان فى مقدمة العوامل التى أدت انتشار هذين المرضين فى مصر . وفضلا عن ذلك فإن محافظتى قنا وسوهاج تعدان من مناطق الطرد البشرى فى مصر لارتفاع كثافة السكان ، وانخفاض مستوى المعيشة بهما .

* * *

وكان فى مقدمة الأسباب التى أعاقت نمو مدينة السويس ، عدم توافر المياه العذبة ، إذ كان الماء ينقل إليها على ظهور الجمال من عيون موسى التى تقع على مسافة ١٦ كيلو متراً إلى الجنوب الشرقى من السويس . وكانت مكاتب شركات الملاحة البحرية فى السويس والفنادق الأجنبية تعتمد فى خدمة مستخدميها ، ونزلائها على المكثفات لتحويل ماء البحر إلى ماء عذب . ولما أنشىء الخط الحديدى بين القاهرة والسويس . تولت الحكومة المصرية نقل الماء إليها من القاهرة فى صهاريج . وكانت الحكومة تبيع الماء للأهالى .

لذلك كله يعتبر حفر ترعة السويس الحلوة أحد العوامل الهامة التى أدت إلى تطور المدينة ، ونمو العمران فيها . والواقع أن مشروع حفر هذه الترعة ارتبط ارتباطا وثيقا بمشروع حفر القناة ذاتها ، بل إن شركة قناة السويس رأت أن يكون حفر هذه الترعة سابقا لحفر القناة حتى لا تتعثر عمليات الحفر كما حدث فى السنوات الأربع الأولى

لتنفيذ مشروع حفر القناة فى النصف الشمالى من برزخ السويس ، بين بورسعيد وبحيرة التمساح .

وقد عرفت هذه الترعة العذبة باسم ترعة الاسماعيلية ، وعدل مخرجها بحيث أصبحت تخرج من النيل مباشرة عند شبرا على بعد سبعة كيلومترات شمالى القاهرة . وتسير بعد ذلك نحو الشمال الشرقى مع حافة الصحراء حتى بلدة العباسة فى وادى الطميلات ، ثم تسير شرقا مخترقة هذا الوادى حتى مدينة الإسماعيلية وقبل مدينة الاسماعيلية بقليل تتفرع الترعة إلى فرعين : فرع يسير شمالا إلى بورسعيد ، والآخر يخترق الصحراء جنوبا إلى مدينة السويس ، ليغذيها بالمياه العذبة ، وينتهى فى خليجها . ويبلغ طول ترعة الإسماعيلية من النيل إلى بحيرة التمساح ١٣٦ كيلومتراً ، ويبلغ طول فرع بورسعيد نحو ٩٠ كيلو متراً ، أما فرع السويس فيبلغ طوله ٨٧ كيلو متراً .

وبمجرد أن وصلت مياه النيل العذبة إلى منطقة برزخ السويس ، وشق خلاله قناة تصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر ، انقلبت الحياة البشرية بمنطقة البرزخ رأسا على عقب ، وتحول الهمود التام إلى الحياة التامة . وإن كانت هذه الحياة ليست من صنع قناة السويس بقدر ما هى من صنع مياه النيل ، التى وصلت إلى البرزخ . وليس أدل على ذلك من أن الجانب الشرقى من قناة السويس ، الذى لم تصله مياه النيل ، ما زال مقفرا من كل مظاهر العمران البشرى رغم أنه يطل على القناة

مباشرة ، بينما قامت على الجانب الغربي المدن الكبرى الثلاث في المنطقة وهي : بورسعيد والإسماعيلية والسويس .

ويصور علي مبارك أهمية ترعة الاسماعيلية وأثرها في تطور مدينة السويس في « الخطط التوفيقية » بقوله :

« ومن أكبر أسباب عمارية مدينة السويس وصول ماء النيل إليها من الترعة الإسماعيلية التي أنشئت في عهد الخديو إسماعيل ، وجعل فمها من بولاق مصر القاهرة ومصبها في البحر الأحمر عند مدينة السويس ، فجرى هناك ماء النيل صيفا وشتاء ، فتبدل بذلك جدب تلك المنطقة خصبا، وأحيا كثيرا من أراضيها ، فوجدنا هناك حدائق ذات بهجة ، وزرع على جانب الترعة القمح والشعير والبرسيم وأنواع الخضر ».

* * *

وثمة عامل آخر من العوامل التي ساعدت على تطور المدينة ونمو العمران فيها ، هو ارتباط مدينة السويس بسائر أجزاء مصر بطرق سهلة للمواصلات ـ وكان من الطبيعي أن يتجه التفكير في أول الأمر إلى ربط السويس ، الميناء الرئيسية على البحر الأحمر ـ بالقاهرة عاصمة البلاد من جهة ، وبالإسكندرية الميناء الرئيسية على البحر المتوسط من جهة ثانية .

وجدير بالذكر أن التفكير في ربط ميناء السويس بميناء الإسكندرية

حديديا كبديل لطريق « الأوفرلاندروت » الذى كان يربط أوربا بالمشرق ، جاء على أيدى البريطانيين فى ذات الوقت الذى كان الفرنسيون يفكرون فى حفر قناة السويس . وظلت المنافسة بين بريطانيا وفرنسا حول هذين المشروعين قائمة فترة غير قصيرة. ففى عام ١٨٣٤ تقدم المهندس الأسكتلندى « توماس جفرسن جالواى » إلى محمد على بمشروع إنشاء خط حديدى يبدأ من عين شمس مخترقا الصحراء الشرقية إلى السويس . ولكن الفرنسيين عارضوا المشروع معارضة شديدة . ثم اتجه التفكير مرة إلى مد خط حديد الاسكندرية من طنطا إلى السويس رأسا مخترقا وادى الطميلات ، واتجه التفكير مرة أخرى إلى مده من بنها إلى السويس، دون حاجة إلى وصوله الى القاهرة تحاشيا للصعوبات الكثيرة التى أثيرت بصدد مشروع خط حديد القاهرة السويس الصحراوى .

كل هذا يدل على أن مشروعات السكك الحديدية فى ذلك الوقت لم تكن تهدف إلى خدمة النقل الداخلى بالبلاد، وربط العاصمة بالمدن الكبرى، وإنما كانت تهدف أساساً إلى خدمة المواصلات بين مختلف أجزاء الإمبراطورية البريطانية .

غير أن مشروع « جالواى » قدر له أن يبعث من جديد ، ومد الخط الحديدى الصحراوى بين القاهرة والسويس وافتتح للعمل فى أكتوبر سنة ١٨٥٨ ، على حين أن حفر قناة السويس لم يبدأ إلا فى

٢٥ إبريل سنة ١٨٥٩ ، ولم تفتح القناة للملاحة إلا فى ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ .

وهكذا تم ربط أوربا بالهند عن طريق السويس ، فكان ذلك عاملا هاماً من عوامل انتعاش حركة العمران و زيادة السكان فى مدينة السويس، فقد زاد عدد السفن القادمة إليها من الشرق لتفرغ حمولتها، وتنقل بالسكة الحديد إلى القاهرة فالاسكندرية ، ثم إلى أوربا بحراً .

ولم يقدر لهذا الخط الحديدى أن يعمل سوى ٢١ عاماً، إذ بطل استخدامه وآزيلت قضبانه ومهماته نهائياً فى عام ١٨٧٩ . غير أن الظروف حتمت إعادة إنشائه مرة ثانية فى عام ١٩٣٠ ، وأصبحت تسير عليه قطارات الديزل السريعة التى تقطعه فى ساعتين فقط ، بعد أن كانت تقطعه القطارات البطيئة فى الفترة الأولى فى عشر ساعات فى المتوسط .

والواقع أن إنشاء قناة السويس ألغى الحاجة إلى النقل البرى بين السويس والقاهرة ، وربما كان هذا هو السبب فى إلغاء خط حديد القاهرة السويس الصحراوى فى سنة ١٨٧٩ . ويمكن القول أن تخطيط الطرق الحديدية بعد ذلك اتجه إلى خدمة النقل الداخلى بالبلاد ، وتزويدها بشبكة متكاملة للنقل الحديدى . ومن ثم دعت الحاجة إلى العودة إلى طريق السويس الصحراوى فى سنة ١٩٣٠ .

وفى الوقت ذاته دعت الحاجة إلى ربط السويس حديدياً بسائر

مدن منطقة قناة السويس والدلتا ، فاتجه التفكير فى سنة ١٨٦٨ إلى أن يمد خط الزقازيق إلى الإسماعيلية (٧٦ كيلو مترا) ، ثم يمد منها جنوبا إلى السويس . وإذا كان خط القاهرة السويس عن طريق الزقازيق والإسماعيلية يزيد طوله كثيراً على خط القاهرة السويس الصحراوى (٢٤٧ كيلو مترا مقابل ١٤٤ كيلو مترا) إلا أن الخط الجديد أدى إلى ربط السويس بالاسماعيلية وبعض مدن الدلتا ، كما ساعد على نمو العمران الريفى بمدينة السويس فى الاتجاه الشمالى حيث قرية الجناين التى تمثل ظهيراً زراعياً يزود المدينة بكثير من احتياجاتها من الخضر والفاكهة .

ثم ارتبطت السويس — بعد ذلك حديدياً ببورسعيد بعد إنشاء خط حديد الإسماعيلية بورسعيد فى عام ١٨٩٣ ، فأصبح الاتصال البرى سهلا ميسوراً فى منطقة قناة السويس ، من جنوبها إلى شمالها .

ولم يقتصر إتصال السويس بريا على الخطوط الحديدية ، فقد أنشئت — بعد اختراع السيارة وانتشار استخدامها خلال القرن العشرين — طرق برية تكاد توازى الخطوط الحديدية، سواء بالنسبة لخط السويس القاهرة الصحراوى أو بالنسبة لخط السويس الاسماعيلية على طول القناة . فزاد هذا — من غير شك — من سهولة اتصال السويس بالعاصمة من جهة ، وبسائر مدن القناة من جهة ثانية ، وبكثير من مدن شرق الدلتا من جهة ثالثة .

* * *

وثمة عامل ثالث من العوامل التي ساعدت على نمو العمران وتزايد السكان فى السويس فى المائة سنة الأخيرة، يمكن أن نضيفه إلى العاملين السابقين ، وهو التحسينات والتوسيعات التي أدخلت تباعا على ميناء السويس لإعدادها لاستقبال الأعداد المتزايدة من السفن ، ولمواجهة حركة الملاحة فيها .

ففى عام ١٨٦٥ بنى فى ميناء السويس حوض « بور إبراهيم » ليحل محل مرفأ السويس القديم الذى كان قد أهمل منذ عهد بعيد حتى أصبح من أخطر المرافق على السفن والملاحة . وكان مرفأ السويس القديم محدوداً بالجسر الذى يمر فوقه الخط الحديدى بين السويس وحوض بور إبراهيم . وكانت المساحة الواقعة إلى الشرق والمحصورة بين هذا الجسر وقناة السويس ، عبارة عن أرض منخفضة تغطيها المياه وقت المد وتنحسر عنها وقت الجزر ، وتشقها قناة صغيرة قليلة العمق ، تصل منها المراكب والسفن إلى رصيف مرفأ السويس القديم حيث محطة الحجاج والبضائع القديمة ، وحيث كان جمرك السويس القديم ، وحيث كانت دار الترسانة القديمة .

وأخذت حركة الملاحة فى ميناء السويس تتزايد تدريجياً فى أواخر القرن الماضى وأوائل القرن الحالى ، ولا سيما خلال الحرب العالمية الأولى ، إذ زاد عدد السفن القادمة إلى الميناء كما زاد حجمها وزادت حمولتها ، فأصبح حوض « بور إبراهيم » عاجزاً عن مواجهة هذه

الحركة . وكانت « الشركة المصرية الإنجليزية للبترول » قد قامت بإنشاء معمل للتكرير بمنطقة الزيتية بالسويس . وكانت سفنها لا تتمكن من التحول فى مرفأ بور إبراهيم لتفريغ شحنتها إلا واحدة واحدة . وكثيراً ما كان غاطس هذه السفن يصل إلى أرض الحوض فى وقت الجزر فيترتب على هذا أخطار جسيمة للميناء ذاتها والسفن الموجودة بها .

واتجهت النية إلى تعميق ميناء السويس بحيث يصل عمق المياه فى أحواضها تسعة أمتار على الأقل فى وقت الجزر . ولكن اتضح أن إدخال أى تعديل على حوض « بور إبراهيم » من شأنه تقليل المساحة المائية للميناء ، بدون فائدة للملاحة . فاستقر الرأى على إرجاء تحسين ميناء بور إبراهيم والقيام ببناء أحواض جديدة وتوفير كل المستحدثات الفنية الخاصة بتسهيل الملاحة فى الخليج المتسع الواقع إلى الشمال من بور إبراهيم .

وتقرر إنشاء ميناء السويس الجديدة فى الخليج الواقع بين مرفأ بور إبراهيم ومنطقة الزيتية ، بحيث يحدها من الشرق الخط الحديدى بين السويس وبورتوفيق ، وتمتد من الشمال الغربى حتى تصل إلى معمل التكرير بالزيتية . وبدأ العمل فى الميناء الجديدة فى يولية سنة ١٩١٨ . وقد قامت « مصلحة السكة الحديد » بمد خطوط حديدية من محطة الأربعين إلى معمل تكرير الزيتية ومعمل التكرير الحكومى الذى أنشىء فيما بعد . وكانت هذه الخطوط تستخدم فى نقل مشتقات البترول إلى داخل البلاد . وقد استعيض عن ذلك بخط

أنابيب ينقل المشتقات الثقيلة إلى معمل تكرير مسطرد الذى أنشىء مؤخراً إلى الشمال من مدينة القاهرة .

ولما كان البترول هو أهم السلع التى تستقبلها ميناء السويس ، ولما كان البترول الوارد الى ميناء السويس — سواء أكان من الإنتاج المحلى أم مستورداً من الخارج — يتزايد باطراد ، ولما كانت حمولة ناقلات البترول قد ارتفعت حتى وصلت إلى ما يزيد على الأربعين ألف طن للناقلة الواحدة ، فإن ميناء السويس أصبحت عاجزة عن استقبال الناقلات الحديثة المتوسطة الحمولة وعن استيعاب الكميات المتزايدة من البترول الوارد . لكل هذا عملت الحكومة على توسيع حوض البترول بميناء السويس ،بحيث تسمح باستقبال ناقلات تصل حمولتها إلى ٣٢ ألف طن ولم تقتصر عمليات التحسين والتوسيع فى ميناء السويس على ذلك فقد تكررت عدة مرات كان آخرها ماتم بالفعل فى عام ١٩٦٥ .

ويبلغ عدد السفن التى تستقبلها ميناء السويس نحو عشرين ألف سفينة ، تبلغ حمولتها الصافية نحو ١٤٠ مليون طن ، ويتراوح عدد الركاب الذين تحملهم (قادمين أو راحلين) بين عشرة آلاف وعشرين ألفا فى المتوسط . (راجع الملحق رقم ٣) .

* * *

فى أوائل القرن العشرين تم الكشف عن أول حقل للبترول فى الجمهورية العربية المتحدة وهو حقل جمسة . وقبيل الحرب العالمية

الأولى اكتشف حقل آخر هو حقل الغردقة . وقبيل الحرب العالمية الثانية أكتشف حقل آخر كبير هو حقل رأس غارب . ثم توالت الكشوف البترولية بعد انتهاء هذه الحرب حتى أصبحت الجمهورية العربية المتحدة تضم نحو خمسة عشر حقلا بتروليا في الوقت الحاضر .

وتتركز جميع حقول البترول المصرية — حتى الآن — في منطقة خليج السويس ، إما على جانبه الغربي في الصحراء الشرقية ، كحقول الغردقة ورأس غارب، ورأس بكر، وكريم، ورحمي، ورأس عامر ، وإما على جانبه الشرقي في شبه جزيرة سيناء كحقول سدر، وعسل، ورأس مطارمة ، وفيران ، وأبو رديس وسدري ، وبلاعيم البري ، وإما تحت مياه الخليج ذاته كحقل بلاعيم البحري ، وحقل مرجان الذي اكتشف أخيراً .

وكان من الطبيعي أن يتجه التفكير إلى تكرير البترول الخام المستخرج من هذه الحقول محلياً لحاجة البلاد إلى استهلاك مشتقاته ، فوقع الاختيار على مدينة السويس لتكرير البترول وتصفيته ، ذلك أن السويس هي أقرب المدن المصرية إلى حقول البترول جميعا . فهي تقع على رأس الخليج - منطقة البترول الوحيدة في الجمهورية العربية المتحدة - مما يسهل نقل الخام إلى معامل التكرير . وفضلا عن ذلك فإن للسويس وظيفة أخرى كميناء يمكن أن تستقبل واردات البترول الخام التي تكرر محليا ، مما يساعد على التوسع في صناعة التكرير ، وإمكان تكرير ما يستورد من الخام .

وفى عام ١٩١٢ أنشأت «شركة آبار الزيوت الانجليزية المصرية» أول معمل للتكرير فى مصر، وبدىء فى تشغيله خلال عام ١٩١٣ بطاقة إنتاجية قدرها ١٠٠٫٠٠٠ طن سنويا . ثم أخذت هذه الطاقة الإنتاجية تزداد تدريجياً من ذلك التاريخ حتى بلغت أخيرا أربعة ملايين طن . ولم تعد وظيفته مقصورة على تصنيع المنتجات الرئيسية (البنزين والكيروسين والسولار والديزل والمازوت) فحسب ، وإنما تعدت ذلك إلى إنتاج عدد كبير من المنتجات الخاصة التى يطلق عليها المنتجات الثانوية مثل المذيبات ، والبتيومين الصلب والسائل والمنفوخ والكبريت النقى غير ذلك .

وقد أسهم هذا المعمل إسهاما فعالا فى إنتاج الأسمدة الأزوتية من الغازات البترولية حيث أقام جهازا لتنقية الغازات من الشوائب الكبريتية لدفعها إلى مصنع الأسمدة بالسويس حيث يتم تحويلها إلى نشادر ثم إلى حامض الأزوتيك ، فالسماد الأزوتى المعروف بنترات الجير ٥ر١٥٪ آزوت .

وبالإضافة إلى المعمل السابق (الزيتية) الذى تقوم على تشغيله فى الوقت الحاضر شركة النصر للبترول ، أنشىء فى عام ١٩٢١/١٩٢٢ معمل تكرير البترول الحكومى بقصد تكرير ما تحصل عليه الحكومة من البترول الخام كإتاوة عينية عما تستخرجه الشركات صاحبة امتياز استغلال الحقول المصرية فى ذلك الوقت ، وكانت الطاقة الإنتاجية لهذا المعمل فى ذلك الحين تقدر بحوالى ١٨٠٫٠٠٠ طن سنويا . ثم

خطا المعمل بعد ذلك خطوات كبيرة فى سبيل زيارة طاقته الإنتاجية حتى بلغت ٢ر٢ مليون طن سنويا . وتقوم على تشغيله الحاضر شركة السويس لتصنيع البترول .

وهكذا أصبحت تضم أكبر معملين لتكرير البترول فى الجمهورية العربية المتحدة ، وتبلغ طاقتهما الإنتاجية ٢ر٦ مليون طن سنويا . ومن ثم أصبحت المركز الرئيسى لهذه الصناعة فى البلاد ، مما اجتذب إلى جوارها صناعات أخرى ، فتحولت السويس تدريجيا إلى منطقة صناعية هامة ، وصارت وظيفتها الصناعية لاتقل أهمية عن وظيفتها التجارية كميناء مصرية هامة ٠

وتعتبر صناعة الأسمدة الأزوتية الصناعة الثانية بعـــد تكرير البترول وتصنيعه ، وقد بدأت هذه الصناعة بالسويس فى عام ١٩٥١ بالمصنع الذى أنشأته الشركة المصرية للأسمنت والصناعات الكيماوية . وكان هذا المصنع بمثابة نواة أنشئت حوله مدينة صناعية متخصصة فى إنتاج الأسمدة فى سفح جبل عتاقة فوق مساحة تبلغ ٥٠٠ فدان، من المنتظر أن تتسع لتبلغ ٧٠٠ فدان . وقد بدأ هذا المصنع بوحدتين ، ثم أضيفت وحدة ثالثة فى عام ١٩٥٩ ، ثم وحدة رابعة فى عام ١٩٦٣ . وتبلغ الطاقة الإنتاجية للمصنع فى الوقت الحاضر ٢٧٠ ألف طن .

وتضم مدينة السماد بعتاقة مصانع أخرى منها مصنع لحامض الكبريتيك ، ومصنع لسلفات النشادر . وتملك الشركة (شركة النصر للأسمدة والصناعات الكيماوية) محجرا يقع فى منطقة السادات على

بعد ٢٦ كيلومترا جنـــوبى المصنع لتزويد قسم نترات الجير بحوالى ٥٠٠ طن من الحجر الجيرى يوميا، تنقل إلى المصنع بواسطة خط سكة حديد .

وفضلا عن هذا وذاك فقد وقع الاختيار على السويس لإنشاء مصنع أوراق التعبئة (كرافت) وقد بدأ المصنع إنتاجه فى أول عام ١٩٦٢. ويوزع إنتاجه على شركات الأسمنت وشركات الأسمدة وغيرها . وأصبح المصنع يسد جانبا كبيرا من احتياجات السوق المحلية .

وهكذا أصبحت مدينة للسويس من أكبر مراكز الصناعات الكيماوية فى الجمهورية العربية المتحدة . ويسجل تعداد ١٩٦٠ أن أكثر من تسعة آلاف شخص يشتغلون بالصناعات التحويلية والمحاجر ، وهذا يمثل ما يقرب من ربع مجموع المشتغلين من ذوى الأنشطة الاقتصادية ، كما أنه يفوق عدد المشتغلين فى القطاعات الاقتصادية الأخرى كالزراعة أو التشييد والبناء أو النقل والمواصلات. (راجع الملحق رقم ٢) .

والخلاصة أن نمو العمران وتزايد السكان فى مدينة السويس يمكن أن نرجعه إلى أربعة عوامل رئيسية هى :

أولا — حفر ترعة السويس الحلوة ، وتزويد المدينة بمياه الشرب العذبة .

ثانيا — ربط مدينة السويس بسائر أجزاء البلاد بمواصلات برية سهلة .

ثالثا — التحسينات التى أدخلت تباعا على ميناء السويس لمواجهة النشاط الملاحى المطرد فى قناة السويس، ومواجهة الأعداد المتزايدة من السفن التى تستقبلها الميناء .

رابعا — قيام الصناعات الكيماوية فى مدينة السويس وفى مقدمتها تكرير البترول والأسمدة ، ونمو هذه الصناعات تدريجيا .

* * *

ملحق رقم(١)

عدد السكان وعدد الأسر ومتوسط حجم الأسرة فى كل شياخة بمحافظة السويس حسب تعداد ١٩٦٠

القسم وشياخاته	جملة السكان*	جملة أفراد الأسر	عدد الأسر	متوسط حجم الأسرة
قسم السويس :				
شياخة قسم أول وبور توفيق والزيتيات	٢٦٠٧٥	٢٥١٤١	٤٩٠٥	٥ر١
شياخة قسم ثان	٣٤٨٢٨	٣٤٤٥٥	٦١٧٣	٥ر٦
مساكن معمل البترول شرقى السكة الحديد	٦١٢	٥٩٥	١٠٦	٥ر٦
جملة قسم السويس	٦١٥١٥	٦٠١٩١	١١١٨٤	٥ر٤
قسم الأربعين :				
شياخة قسم ثالث	٧٣١٣٦	٧٣١٠٧	١٥٠٩٦	٤ر٨
شياخة قسم رابع	٤٥٥٧٩	٤٥٣٩٣	٩٣٢٠	٤ر٩
شياخة قسم خامس (الجبلايات)	١٢٠٦٢	١٢٠٠١	٢٥٩٠	٤ر٦
شياخة قسم خامس (الجناين)	٦٦٥٣	٦٦٢٧	١٢٩٧	٥ر١
شياخة قسم خامس (جنيفه)	١٨٩٠	١٨٩٠	٣٧٥	٥ر—
شياخة قسم خامس (كبريت)	٢٣٨٣	٢٣٨١	٤٢٠	٥ر٧
مساكن معمل البترول غربى السكة الحديد	٣٩٢	٣٦٥	٥٢	٧ر—
جملة قسم الأربعين	١٤٢٠٩٥	١٤١٧٦٤	٢٩١٥٠	٤ر٩
جملة محافظة السويس	٢٠٣٦١٠	٢٠١٩٥٥	٤٠٣٣٤	٥ر—

* جملة السكان عبارة عن جملة أفراد الأسر + الأفراد القاطنين بالمساكن العامة.

ملحق رقم (٢)

توزيع السكان فى مدينة السويس حسب النشاط الاقتصادى

(تعداد ١٩٧٠)

النشاط الاقتصادى	قسم السويس	قسم الأربعين	جملة محافظة السويس
الزراعة والصيد	٨٧٠	٤١٩٣	٥٠٦٣
المناجم والمحاجر والملاحات	٣٥٠	٥٠٤	٨٥٤
الصناعات التحويلية	٢٣٧٤	٥٧٩٣	٨١٦٧
التشييد والبناء	٤٦٧	٣٣١٤	٣٧٨١
الكهرباء والغاز	٥٩	٤٥٠	٥٠٩
التجارة	٣٢٧٦	٥٧٩٦	٩٠٧٢
النقل والمواصلات	٢٤٤٤	٣٥٧٦	٦٠٢٠
الخدمات	٤٨٨٧	٨٥٦٣	١٣٤٥٠
أنشطة غير واضحة	٥٣٧	١٣٢٥	١٨٦٢
ليس لهم نشاط	٣٤٧٨٥	٧٥٤٤٢	١١٠٢٢٧
غير مبين	—	١	١
الجملة	٥٠٠٤٩	١٠٨٩٥٧	١٥٩٠٠٦

الأفراد ٦ سنوات فأكثر .

(تابع) ملحق رقم (٣)

(ب) السفن الراحلة

السنوات	عدد السفن	صافي الحمولة الرسمية بالطن	الشحن المفرغة بالطن		الركاب الراحلون	
			رسم الجمهورية	رسم الترانسيت	رسم الجمهورية	رقم الترانسيت
١٩٥٧	١١١٢٣	٦٧٣٤٠١٣٧	٢٧٠٥٧٢	٤٠١٢١١	٧٦٠٢	٩١٨٢
١٩٥٨	١٨١٩١	١١٥٣٠٧١٣٥	٢٠٥٨٣٨	٣٧٨٨٢٩	٩٣٩٦	٩٦٩٣
١٩٥٩	١٨١٧٥	١٢١٤٥٠٨٧	٢٤٨٤٤٠	٦٩٤٨٥	٧٦٥٥	٦٣٤٨
١٩٦٠	١٩٢٨٧	١٣٨٢٢٩٦٥٣	٤٢١٢٦٢	٣٥٨٤	٨٤٦٤	٧٥٢٥

ملحق رقم(٣)

حركة الملاحة البحرية الخارجية بميناء السويس

(أ) السفن القادمة

السنوات	عدد السفن	صافى الحمولة الرسمية بالطن	الشحن المفرغة بالطن		الركاب القادمون	
			رسم الجمهورية	رسم الترانسيت	رسم الجمهورية	رسم الترانسيت
١ ٥٧	١١١٢٣	٦٧٣٤٠١٣٧	٨٢٧٧٤٦	٣١٣٢٤٩	٥٨١٨	٥٠٨١
١٩٥٨	١٨١٩١	١١٥٣٠٧١٣٥	٢٣٧١٨٣٠	٥٣٩٦٥٣	٨٨٢٤	٨١٩٨
١٩٥٩	١٨١٧٥	١٢١٤٥٠٤٨٧	٣٧٩٧١٢٥	٢١٤٤٢٢	٥٣٩٢	٤٩٣٣
١٩٦٠	١٩٢٨٧	١٣٨٢٢٩٦٥٣	٤٣٠٨٩١٦	١٠٠١٢	٥٣٦٤	٣٦٤٥

المراجع

١ — عايدة بشارة — التوطن الصناعى فى الإقليم المصرى — القاهرة ١٩٦٢ .

٢ — عبد العزيز محمد الشناوى — السخرة فى حفر قناة السويس — القاهرة ١٩٥٨ .

٣ — عطيات عبد القادر حمدى — نشأة مدينة السويس وتطورها — رسالة ماجستير قدمت لجامعة الاسكندرية عام ١٩٥٣ (منشورة منشورة) .

٤ — على مبارك — الخطط التوفيقية — الجزء السابع .

٥ — فؤاد فرج — المدن المصرية : منطقة قنال السويس — القاهرة (بدون تاريخ .

٦ — محمد أمين حسونة — مصر والطرق الحديدية — القاهرة ١٩٣٨ .

٧ — محمد صفى الدين وآخرون — دراسات فى جغرافية مصر — القاهرة ١٩٥٧ .

٨ — مصلحة الإحصاء والتعداد — التعداد العام للسكان (١٦٩٠) : الجزء الأول — محافظة السويس — القاهرة ١٩٦٢ .

٩ ــ مصلحة الإحصاء والتعداد ــ والدليل الإحصائى الاقليمى :
محافظة السويس ــ القاهرة ١٩٦٣ .

10— Arnold (W.), The Suez Canal : Its Past, Present and Future, London, 1933.

11— Hoskins (H.L.), British Trade Route to India, New York, 1928.

12— Platt (R.R.) & Hefny (M,B.), Egypt ; A compendium, New York, 1958.

13.. Poydenot (H.), Le Canal de Suez, Paris, 1955.

الفصل الثانى

جيولوجية منطقة السويس وتوزيع الثروة المعدنية بها

بقلم الدكتور محمد يوسف حسن

تعتبر منطقة السويس من أشد مناطق الجمهورية العربية المتحدة ازدحاما بعدد كبير من التكاوين الجيولوجية التى تتبع عصورا جيولوجية مختلفة . كما أنها من أشد مناطق الجمهورية تعقيدا من حيث البناء ، والتاريخ الجيولوجى للصخور المكونة لها ، ومن أغناها بالموارد المختلفة للثروة المعدنية .

ومدينة السويس نفسها تعتبر مركزا بالغ الحيوية والنشاط لعدد كبير من الصناعات الهامة التى تقوم على الثروات المعدنية التى تستغل من صخور المنطقة والمناطق المجاورة لها ، كما أنه يوجد على تخومها عدد من المحاجر الهامة ومنشآت تجهيز بعض الخامات .

وعند الكلام عن جيولوجية منطقة السويس وثروتها المعدنية ، لابد من ذكر أسماء أربعة من أعلام الجيولوجيين العالميين والعرب الذين يرجع إليهم الفضل الأول والأكبر فى كشف وتوضيح التركيب الجيولوجى للمنطقة ، وإبراز أهمية مواردها من الثروة المعدنية ، ووضع الأساس الذى تقوم عليه الآن الخريطة الجيولوجية الحديثة لها .

هؤلاء الأعلام هم : بارون (الانجليزى) وبلانكنهورن (الألمانى) وبارتو (الفرنسى) وحسن صادق (رائد الجيولوجيا المصرية الحديثة). كما يجب التنويه بالمجهود والنشاط الجيولوجى الكبير لشركات البحث عن البترول منذ بداية هذا القرن والذى كانت منطقة السويس مسرحا هاما له .

وقد غدت منطقة السويس فى العهد الحاضر محط الاهتمام الزائد لكثير من البحوث وأعمال التنقيب التى تشرف عليها مصلحة الأبحاث الجيولوجيـــة بوزارة الصناعة ، والتى أسفرت فى السنوات الخمس الأخيرة عن أكبر كشف معدنى مثير فى تاريخ الجمهورية العربية المتحدة ، ذلك هو اكتشاف رواسب الفحم الحجرى بكميات وفيرة بالقرب من مدينة السويس . وتبنى الدولة على إمكانيات استغلال هذا الخام المهم آمالا كبيرة فى الرقى بصناعة الحديد والصلب ،وفتح مجالات جديدة فى عالم الصناعة .

المعالم الطوبوغرافية للمنطقة :

تقع مدينة السويس على رأس خليج السويس فى سهل منبسط من الرواسب الحديثة ، يحيط بها من الشمال ومن كل من الناحيتين الشرقية والغربية عبر قناة السويس . وامتداده على الناحية الشرقية من الخليج صوب الجنوب أطول كثيرا من امتداده على الناحية الغربية . وأبرز المعالم الطوبوغرافية فى المنطقة المحيطة بالمدينة : جبل عتاقة ، وهو هضبة عالية يصل أقصى منسوب فيها إلى ٨٧٠ مترا ، والهضبة مستطيلة

نوعا فى اتجاه الشمال الغربى ــ الجنوب الشرقى ، ولا تقل مساحتها عن ٧٥ كيلو متراً مربعا ، وتواجه مدينة السويس بسفح طويل ومر يمتد مسافة ٣٠ كيلو متراً تقريبا من الشمال الغربى إلى الجنوب الشرقى . وهذه الهضبة تفصل السهل الذى تربض فيه المدينة عن امتداده إلى الجنوب حتى الحدود الشمالية لهضبة الجلالة البحرية الشاسعة .

ويلى هضبة جبل عتاقة فى الأهمية عدد من التلال المنخفضة فى الشمال وإلى الغرب من البحيرات المرة ، وأهم هذه التلال ما يسمى « بجبل شبراويت : وهوتل » واضح للعين من مسافة كبيرة ، ذو لون بنى داكن ، ويبرز فجأة من الهضبة المحيطة به ، ويتكون من طبقات ملتوية شديدة الميل بعكس الطبقات الأفقية تقريبا التى يتكون منها جبل عتاقة .

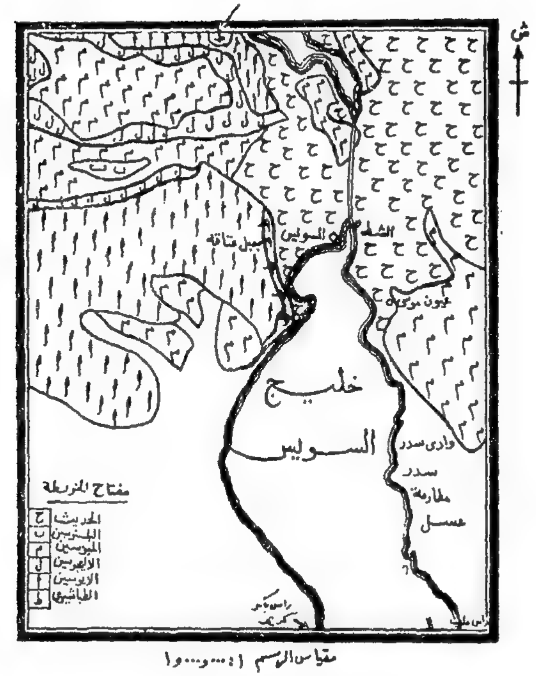
توزيع الصخور :

لو ألقينا نظرة سريعة على الخريطة الجيولوجية لمنطقة السويس ، لاستطعنا ــ بمساعدة المفتاح الملحق بها ــ أن نتبين أن الصخور التى تكون المنطقة تتبع ستة من العصور الجيولوجية المتعاقبة على الترتيب الآتى من الأقدم إلى الأحداث : الطباشيرى ــ الإيوسينى ــ الأليجوسينى ــ الميوسينى ــ البلستوسينى ــ الحديث . وتنتشر منكشفات الصخور التابعة للعصور المختلفة حول السويس بالنسب الآتية ، لو اعتبرنا حدود المنطقة ما بين عرضى ٥ر٢٩° ، ٥ر٣٠° شمالا وطولى ٣٢° ، ٥٠ر٣٢° شرقا .

صخور العصر الطباشيرى :

وهذه أقدم الصخور فى المنطقة ، وهى المرموز لها بالحرف «ط» فى المفتاح، والممثلة بالمساحات المملوءة بنفس الحرف فى الخريطة . وتقدر منكشفات هذه الصخور فى المنطقة بنحو ٢ ٪ تقريبا . وتوجد هذه المنكشفات فى المناسيب الدنيا لجبل عتاقة ، كقاعدة لصخور الإيوسينى اللاحقة لهـا فى العمر ، كما توجد كذلك فى جبل شبراويت الذى يتكون منها فقط .

ويعتبر جبل شبراويت من الناحية التركيبية « قديثا » — وتلك كلمة مركبة من المقطع الأول فى كلمة (قديم) والمقطع الثانى فى كلمة (حديث) — وتعنى بنية جيولوجية من صخور قديمة ناشئة وسط صخور أحدث منها عمرا ، إذ أنه كما يظهر من الخريطة ، فإن صخور العصر الطباشيرى القديمة التى منها الجبل محوطة من كل جانب بصخور حديثة تتبع عصور الإيوسين والاليجوسين والميوسين والحديث . ويعتقد بارون أن الطبقات هناك بنية حوضية أو قبة مقلوبة متصدعة فى أجزاء كثيرة منها . ويبلغ سمك الطبقات فى جبل شبراويت نحو ٣٩٠ متراً ، وهى تتألف أساسا من حجر جيرى صلد أبيض أو رمادى يحتوى على طبقات من الصوان ، ويتبادل مع طبقات رخوة من المارل أو الحجر الجيرى الطينى . ويلاحظ أن الحجر الجيرى فى السفح الشمالى قد صار دولوميتيا إلى حد ما ، أى مشتملا على نسبة ملحوظة



مقياس الرسم ١ : ١٠٠٠٠٠٠

خريطة جيولوجية مبسطة لمنطقة السويس

من عنصر المغنسيوم ، وتخالته كذلك بعض طبقات من المــارل الجبسى الأخضر .

وينتمى ما يقرب من ٧٥٪ التتابع الصخرى من أسفل الجبل إلى فترة حول منتصف العصر الطباشيرى تسمى المرحلة السينومانية ، أما الجزء العــلوى فيتبع فترة لاحقة وعلى كل حال فإن بدء الفترة السينومانية غير ممثل فى هذا الجبل ولكنه يظهر فوق الأرض عند قاعدة جبل عتاقة فى مواجهة مدينة السويس .

وهذا ملخص للتتابع الصخرى فى جبل عتاقة كما يظهر فى قطاع بالسفح الشرقى فى مواجهة المدينة حتى أعلى نقطة هناك على ارتفاع نحو ٦٣٠ مترا .

القاعــدة : ١٥٠ متراً من الحجر الجيرى والمارل ، وتتبع المرحلة السينومانية .

الوسط : ٣٨٠ متراً من الحجر الجيرى الأبيض النقى ، والطباشير وتتبع العصر الطباشيرى العلوى .

طبقة فاصلة : واضحة ، من المارل الجبسى المائل للحمرة سمكها نحو ٣٠ متراً ، وهى تستغل من أجل محتوياتها من الجبس . وتحدد نهاية العصر الطباشيرى وبداية عصر الإيوسين .

ـــ القمة : ١٠٠ متر من الحجر الجيرى الأبيض الذى يكون نفس الطبقات السفلى لجبل المقطم ، ويحتوى على حفريات مماثلة ويتبع

عصر الإيوسين الأوسط .

ويعتبر التركيب الجيولوجي لجبل عتاقة من طراز « الحديم » وهو عكس تركيب جبل شبراويت ، أى أنه يتكون من طبقات حديثة نسبيا (تتبع عصر الإيوسين) محوطة من كل الجوانب بطبقات أقدم منها عمراً (تتبع العصر الطباشيرى) . وظاهر أن الكلمة التى تصف مثل تلك البنية الجيولوجية مكونة من المقطع الأول من كلمة (حديث) والمقطع الثانى من كلمة (قديم) للدلالة على الوصف السابق إيراده .

صخور العصر الإيوسيني :

وتلى صخور العصر الطباشيرى إلى أعلى وهى المبينة على الخريطة بالرمز « ا » . وتقدر منكشفاتها فى المنطقة بنحو ٢٤ ٪ وتكون معظم كتلة جبل عتاقة كما تحيط بجبل شبراويت : وتتكون صخور هذا العصر من الحجر الجيرى الأبيض ، وهو فى بعض الأماكن يكون نقيا بدرجة كبيرة تسمح باستغلاله للأغراض الصناعية .

صخور عصر الأليجوسين :

وهذه تلى الصخور السابقة فى العمر وتكون نحو ٦ ٪ من صخور المنطقة ، وتنتشر خاصة على جانبى طريق القاهرة ـ السويس، وتتكون من صخور رملية غنية بحفريات الأشجار المتحجرة . وتظهر على الخريطة مميزة بالرمز « ل » .

صخور عصر الميوسين:

وهذه هي التي تعقب سابقتها في العمر، وتتكون من أحجار جيرية وطفال جبسية عادة وأحياناً رملية وتغطي منكشفاتها نحو ٢٢٪ من المنطقة في رقع مختلفة، أهمها على الناحية الشرقية من الخليج في منطقة عيون موسى، وعلى السهل المنبسط الممتد بين جبل شبراويت وجبل عتاقة وتظهر على الخريطة مميزة بالرمز «م».

صخور البلستوسين والحديث:

وهي أحدث الصخور بالمنطقة. ولا توجد الأولى منها إلا في رقعة صغيرة إلى الشمال الغربي من جبل عتاقة، وتغطي نحو ١٪ من المنطقة، وتتميز في الخريطة بالرمز «ب» بينما صخور العصر الحديث وهي من الرمال والطمي فتغطي نحو ٢٦٪ وتوجد حول رأس الخليج وعلى مساحات واسعة على ضفتي القنال. وتتميز على الخريطة بالرمز «ح».

التاريخ الجيولوجي:

إن جميع الصخور التي أشرنا إليها، والتي تتكون منها منطقة السويس صخور رسوبية: أي صخور ترسبت قديماً من الماء. وكبقية أرض مصر وما يجاورها من بلدان الشرق الأوسط، فإن منطقة السويس قد تعرضت في الأزمنة الجيولوجية الغابرة عدة مرات لطوفان بحري شاسع كان يغشاها من تجاه الشمال، أو الشمال الغربي.

وفى خلال فترات الطوفان هذه كانت تترسب الصخور التى تكون المنطقة بالترتيب الزمنى الذى سبق ذكره ، وكان مصدر ذلك الطوفان بحر قديم شاسع يعرف باسم بحر « التثيز » ويعتبره الجيولوجيون أصل البحر الأبيض المتوسط الحالى .

وقد أثبت الجيولوجيون نأ الطوفان الذى تناوب طغيانه وانحساره فوق أرض مصر قد وصل فى أثناء العصر الطباشيرى حتى حدود أسوان جنوبا ، أما فيا بعد العصر الطباشيرى (أى فى خلال عصور الإيوسين والأوليجوسين والميوسين والبليوسين والحديث) فكان طغيانه محدوداً ومن بين الأماكن القليلة التى غشيها فى تلك العصور منطقة خليج السويس وطريق القاهرة — السويس. لذلك فان منكشفات صخور العصور السابق ذكرها توجد ممثلة بنسب مختلفة فى المنطقة كما بينا قبل ذلك . ولكن الجسات الجيولوجية العميقة فى منطقة السويس قد أثبتت أن الطوفانات الجيولوجية فيا قبل العصر الطباشيرى ، قد توغلت فوق أرض مصر صوب الجنوب، إلى أبعد من حدود منطقة السويس كثيراً ، فقد أثبت الحفر العميق فى منطقة عيون موسى ، وهى على بعد نحو عشرة كيلو مترات جنوب شرق السويس ، أن الصخور الحديثة ترتكز على قاعدة من صخور العصر الجورى القديمة جداً ، توجد على عمق نحو (٥٠٠) متر . وفى هذه الصخور القديمة وجدت رواسب الفحم الحجرى .

الثروة المعدنية والصناعات القائمة عليها :

١ - الوقود الطبيعى : مصادر الوقود الطبيعى إثنان : البترول ، الفحم ،وهما متوافران فى منطقة السويس التى تعتبر أهم مراكز استغلال هذه الثروة فى الجمهورية العربية المتحدة .

(ا) البترول : يعتبر خليج السويس منطقة البترول الأولى فى مصر . وأهم الحقول التى تقع فى حدود المنطقة المبينة هنا هى : سدر ومطارمة ، وعسل ، وكلها على الشاطىء الشرقى للخليج، وتتبع شركة النصر لآبار الزيوت . وأهم هذه الحقول : حقل سدر ، ويبعد عن السويس بمسافة ٤٥ كيلو مترا إلى الجنوب الشرقى . وتبلغ مساحته نحو خمسة كيلو مترات مربعة . وقد بلغ عدد الآبار به حتى الآن نحو ٣٥ بئراً منها ١٥ بئرا منتجة تغل نحو ٥٠٠ طن مترى يوميا .

أما حقل عسل فمساحته ثلاثة كيلو مترات مربعة وبه نحو ٣٠ بئراً منها ست آبار منتجة تغل أكثر من ٤٠٠ طن يومياً .

وحقل مطارمة مساحته كذلك ٣كم ، ولكن إنتاجه ضئيل ، وبه ثلاثة آبار منتجة تغل نحو ٢٥ طناً مترياً فى اليوم .

وتنتمى الطبقات الحاملة للبترول فى هذه الحقول إلى صخور العصر الايوسينى وما بين الأليجوسين والميوسين ، وتوجد على أعماق تتراوح بين ٨٠٠ متر ، ١٢٠٠ متراً .

ويدفع البترول الذى يستخرج من هذه الحقول فى أنابيب تنتهى

إلى محطات تجميع حيث يدفع فى أنبوبة رئيسية إلى محطة الشحن وهناك يخزن فى مستودعات ضخمة . ومن محطة الشحن ينقل بواسطة ناقلات البترول إلى معمل التكرير فى مدينة السويس .

ب — الفحم : اكتشف الفحم حديثاً فى عدة مواقع بالجمهورية العربية المتحدة، ولكن أهم هذه المناطق تقع فى حدود منطقة السويس حيث اكتشفت وزارة الصناعة فى سنة ١٩٥٨ طبقة من الفحم الحجرى سمكها ١٢٠سم على عمق نحو ٤٥٠ متراً من السطح فى منطقة عيون موسى وهى تقع على مسافة نحو ١٢ كيلو متراً إلى الجنوب الشرقى من مدينة السويس . ويعتبر الفحم من أهم خامات الصناعة فهو يستخدم كوقود طبيعى، ومولد للطاقة ، ومختزل لخامات الحديد، ومادة أساسية فى صناعة الصلب ،وغير ذلك ، لذلك فإن الدولة منذ هذا الاكتشاف الخطير لم تدخر وسعاً ولا جهداً فى تتبع الخام تحت الأرض وتقدير كمياته ورتبه، وتحليله والكشف عن مدى استعمالاته فى الصناعات المختلفة . وتبشر الأبحاث بآمال كبيرة فى هذا المجال.

٢ — الدولوميت : وهذا نوع من الحجر الجيرى تركيبه المعدنى يمتاز عن الحجر الجيرى العادى باحتوائه على عنصر المغنسيوم بجانب الكلسيوم . وتجعله هذه الخاصية مادة حرارية مفيدة . لذلك فهو يستخدم فى تبطين الأفران العالية فى صناعات الحديد والصلب والنحاس ، كما أنه يصلح فى صناعة الأسمدة ، والصناعات الكيمياوية والأسمنت والجير ، وفى إنتاج عنصر المغنسيوم . وتوجد منه فى منطقة

السويس كميات هائلة وخاصة فى جبل عتاقة . ولشركة الحديد والصلب محاجر لاستخراجه هناك بالقرب من ميناء الأدبية جنوب مدينة السويس مباشرة .

٣ ــ الحجر الجيرى النقى : الحجر الجيرى النقى بالدرجة المناسبة لصناعات السماد والأسمنت نادر الوجود . وفى منطقة السويس مثال من هذا الوجود النادر حيث يستخرج الحجر الجيرى النقى من محاجره بناحية السادات على نحو ١٨ كيلو مترا إلى الجنوب من مدينة السويس . ويستغل هذا الخام فى تموين مصانع السماد بالسويس . كما أن الكشف عن محاجر أخرى وعن موارد مناسبة للطفل فى المنطقة يقوى الأمل فى إقامة صناعة باهرة للأسمنت فى المنطقة .

٤ ــ الجبس : هذا المعدن تركيبه الكيميائى كبريتات الكلسيوم المائية ، وهو خام مهم فى عدد كبير من الصناعات والأغراض فهو يستخدم فى صناعة المصيص والأسمنت ، وفى استصلاح الأراضى الزراعية المالحة . وفى حالته اللامائية يسمى بالأنهدريت وهو خام مهم فى صناعة حامض الكبريتيك . وسماد كبريتات الأمونيا .

ويوجد الجبس والانهدريت بكميات كبيرة فى صخور عصر الميوسين فى مصر ، ولكن أهم مواقع استغلاله هى رأس ملعب على الشاطىء الشرقى لخليج السويس حيث يستخرج ما يقرب من ٢٥٠٠٠ طن سنويا . يصدر معظمه إلى الخارج . وإلى الشرق من مدينة

السويس تماما فى منطقة الشط توجد محاجر للجبس تغل بضعة آلاف من الأطنان سنويا تصنع محليا . ويوجد لتصنيعها بالشط طاحونة ومحمصة لإنتاج المصيص .

والأمل كبير فى إقامة مصانع فى المستقبل القريب فى السويس لتصنيع كميات أكبر من الجبس والأنهدريت لصناعة حامض الكبريتيك وإنتاج الأسمنت .

٥ ــ المواد الطينية : تجرى فى الوقت الحاضر أبحاث على طينات مختلفة من طبقات عصر الأيوسين فى منطقة السويس . وخاصة تلك التى توجد حول تركيب جبل شبراويت . وهذه الأبحاث تبشر بنتائج طيبة من ناحية إمكانيات استغلال هذه الطينات الخاصة فى صناعة الحراريات .

الفصل الثالث

الثروة المائية بمنطقة السويس

بقلم الدكتور ابراهيم احمد ابو العلا

تتجه أنظار الدول الناهضة فى أنحاء العالم إلى استغلال الثروة المائية وما تحويه من خيرات حيوانية ونباتية ومعدنية هائلة ، ذلك بعد أن أصبحت موارد اليابسة تكاد لا تفى لسد حاجيات السكان المضطردة الازدياد . وقبل أن نعرض لما تنطوى عليه منطقة السويس من إمكانيات الثروة المائية ، يجدر بنا أن نلقى نظرة سريعة على البحر الأحمر بصفة عامة ونستعرض الحالة الحاضرة لمصائده المختلفة بعد أن نرسم صورة إجمالية لهذا البحر من حيث عمقه وطبيعة قاعه ، ودرجة خصوبة الماء الذى يملؤه ، وما يحدث فيه من نشاط بيولوجى يؤثر على قدرته الإنتاجية .

فالبحر الأحمر عبارة عن أخدود عميق ضيق ، وبمقارنة عمقه بعرضه نجد أنه أعمق البحار جميعا ، ولا يفوقه فى هذا العمق النسبى سوى خليج العقبة ، وعلى النقيض من ذلك خليج السويس الذى حبته الطبيعة بعدة صفات ساعدت كلها على أن تجعل له من ناحية المصايد مركزاً خاصا بالنسبة لباقى أجزاء البحر الأحمر . فهو خليج ضحل حيث

متوسط العمق فيه خمسون متراً فقط . وأ كثر الأعماق لا يزيد على المائة متر ، والقاع فيه على قدر من الاستواء إذ يكاد يكون خاليا مما يشوب باقى أجزاء البحر الأحمر وبخاصة خليج العقبة من تضاريس وعرة ، و يمتاز ماء هذا الخليج بدرجات حرارة وملوحة منخفضة بالنسبة لماء البحر الطليق ، وقد ساعد انخفاض درجة الحرارة وكثرة الرواسب والرمال فى أجزاء مختلفة من قاع الخليج على الحد من نمو الشعاب المرجانية فيه ، بينما تنتشر بكثرة فى أجزاء أخرى من البحر .

الطاقة الانتاجية لمياه البحر الاحمر :

تعتبر منطقة السويس من أهم مناطق البحر الأحمر التى تزدهر فيها مصائده بالنسبة لباقى أجزاء البحر الأخرى ، ذلك لأن مياه خليج السويس تتمتع نسبيا بأوفر قسط من الطاقة الإنتاجية المطلقه لهذا البحر . ولعل السبب فى ذلك يتضح من أن المصائد لا تزدهر عادة فى المناطق ذات الأغوار السحيقة . ففى المصائد العالمية المشهورة حيث يجنى الإنسان الخير الوفير، كبحر الشمال، وبحر البلطيق، وحول جزر أيسلند وجرينلند وكذلك الإفريز القارى الذى يحف بالقارات ، لا يزيد العمق فيها على المائتى متر ، ولعل السبب فى ذلك هو نفاذ الضوء . ففى المياه السطحية حيث يتوفر الضوء ، وثانى أكسيد الكربون والأملاح تزدهر الكائنات النباتية الدقيقة التى تقوم بتحويل المواد الغير عضوية إلى مواد عضوية صالحة كغذاء رئيسى لسائر الحيوانات المائية ، ولذلك تقاس درجة خصوبة الماء وطاقته الإنتاجية بمقدار

ما تحويه من هذه الكائنات . وعندما تموت بعض هذه الأحيــاء تتساقط أجسامها إلى القاع وتصير: إما غذاء لحيوانات القاع أو مرتعا للبكتريا التي تحللها إلى أملاح غير عضوية بسيطة ، فإذا كان القاع ضحلا يصل إليه الضوء كخليج السويس زاد ماؤه خصوبة . أما إذا كان الغور سحيقا لا ينفذ إليه الضوء خرجت هذه الأملاح من الدائرة الغذائية ، وأدى ذلك إلى ضعف القدرة الإنتاجية لمياه البحر فى هذه المنطقة .

وثمة عامل آخر على جانب عظيم من الأهميـة فى رفع الطاقة الإنتاجية لمنطقة خليج السويس بالنسبة لباقى مصائد البحر الأحمر ، ذلك هو عدم انتشار الشعاب المرجانية به بالكثرة التى تنتشر بها فى المناطق الأخرى ، فحيث تنتشر هذه على الإفريز القارى فإنها علاوة على أنها تنافس الطحالب البحرية بصفة خاصة ، والأحياء الأخرى بصفة عامة ـ من حيث المكان والغذاء ، فإنها تعتبر ذات أثر بالغ فى إعاقة عمليات الصيد فلا يمكن استعمال الجرافات الكيسية أو غيرها من شباك الجر التى تستعمل للصيد فى خليج السويس .

مصائد البحر الاحمر :

يمكن تقسيم البحر الأحمر إلى قسمين من حيث مصائده الحالية وهى :

أولا : الصيد فى خليج السويس : وتعتبر هذه المنطقة من أهم

مصائد البحر الأحمر وقد تقدم الصيد فى هذا الجزء من حيث الكم والكيف إلى درجة كبيرة ، ذلك لأنه علاوة على قربه من العمران فإن استواء قاعه يسمح باستعمال شباك الجر للصيد فيه على نطاق واسع ، ويقوم بالصيد بهذه الطريقة سفن صيد آلية إلى جانب عدد كبير من القوارب الشراعية الكبيرة . وهذه تستعمل شباكاً تختلف أنواعها وسعة ماجاتها (الماجات — فتحات الغزل وهى تحدد حجم الصيد حسب الأنواع المراد صيدها) فهناك شباك التحويطة الخاصة بالسردين، وشباك الجر الخاصة بسمك المكرونة، والشباك الخاصة بصيد الأنواع المختلفة من الجمبرى وغيرها .

ثانياً : الصيد فى منطقة الافريز القارى: وهذه المنطقة تمتد بطول البحر الأحمر على الجانبين ، وتعتبر من مناطق الصيد الهامة فى هذا البحر ، إذ يعيش فيها أنواع كثيرة من الأسماك ، وكما أسلفنا لا يصلح الصيد هنا بشباك الجر إذ سرعان ما تتمزق أو تفقد كلية على الشعاب المرجانية المنتشرة بها ، ولذلك يستعاض عنها بطرق أخرى منها الصيد بشباك « الشوار » والصيد بالخيط والشص والصيد بالحراب ويستعمل الصيد بشبكة « الشوار » لصيد أنواع كثيرة من أسماك الشعاب المرجانية منها الحريد بأنواعه وهى أسماك تتغذى على المرجان والشعور ، والمحسن وبعض أنواع الكشر والتومين ، ويقع فيها أحياناً السليخ والقرم (الجرم) والغراب والملاحى ،وبعض الأنواع الأخرى

التى لا تصلح لغذاء الإنسان كالمشيط والفليفل والدكار ، أو الأنواع السامة مثل الدرمة والضغيمة وأبو صندوق . أما الأنواع المسباحة التى تنتظم فى جماعات سيارة وتنتقل على طول الشاطىء إما للتوالد أو للغذاء مثل العربى (البورى) والعنبر (البربونى) والسباغة والسيجان والسردين والسليخ فيستعمل لصيدها نوع خاص من الشوار يعرف « بالشوار المطوق » . ويصاد بالخيط والشص الكثير بأنواعه (الشريف والناجل) والقمر والمرجان والفارس وجميعها أسماك ممتازة يصل بعضها إلى أحجام كبيرة ، كما يصاد بالشص إذا جر خلف قارب بطىء السير أنواع مختلفة من البياض والقرم والعقام (العجام) والتونة . أما الصيد بالحراب فهو غير شائع ويستعمله البعض لصيد عدد من الأسماك الكبيرة .

امكانيات الثروة المائية بالبحر الاحمر :

لا تقتصر الثروة المائية على الثروة السمكية بأنواعها ومنتجاتها ، بل هناك القشريات والحيوانات الصدفية والجلدشوكيات وبعض الخامات الإقتصادية مثل هياكل الاسفنج والحيوانات الصدفية ثم الأعشاب البحرية ، كما أن هناك مجالات للإفادة من ماء البحر باستخلاص الأملاح المعدنية والماء العذب . وسنستعرض فيما يلى أهم هذه الثروات موضحين كلما أمكن وسائل النهوض بها والتوسع فى صيدها واستعمالها .

الثروة السمكية : وتعتبر أهم المنتجات البحرية وكما قدمنا

يوجد منها فى البحر الأحمر أنواع عديدة مختلفة الأحجام والألوان ومعظمها صالح لغذاء الإنسان . وفى منطقة السويس تستهلك هذه الأسماك طازجة . أما فى المناطق البعيدة عن العمران كالغردقة فقد أنشىء بها مصانع للتبريد والتجميد السريع ، وقد ساعد ذلك كثيراً على زيادة الإنتاج وعلى تسويق محصول الصيد بعد أن كان الصيادون إلى وقت قريب يعمدون إلى حفظ أسماكهم بالتمليح والتجفيف .

والغالبية العظمى من أسماك البحر الأحمر تعتبر من بين أنواع الأسماك الممتازة عدا قلة من الأسماك المعمرة التى تحمل البعض على ترديد الشكوى الشائعة عن أسماك البحر الأحمر ، من أنها خشنة ذات جلود سميكة، والواقع أن هذه لو أحسن طهيها بعد سلخها لضارعت الجيد من الطيور ، كما أن جلودها قد تكون لها قيمة فى الدبغ . وكما أسلفنا فهناك أنواع سامة وهذه يجب التعرف عليها ، علماً بأن السم فى معظم هذه الأنواع يقتصر على بعض الأعضاء فقط كالغدد التناسلية (البطارخ) والكبد والكلى . فإذا مانزعت هذه الأجزاء لم يعد هناك ضرر من أكلها : أما بعض الأنواع مما لا يقبل عليه الإنسان فى غذائه فهذه يمكن تحويلها إلى دقيق السمك وتقديمها كعلف للحيوان .

الحيوانات القشرية : وتعتبر من الأغذية البحرية الفاخرة ، وأهم قشريات البحر الأحمر شيوعا هو السرطان البحرى (الكابوريا)

والنوع الممتاز من الجمبرى ، ويأتى كل محصول البحر الأحمر من هذه القشريات من خليج السويس . ولكن ما من شك فى أن البحث سوف يكشف عن مناطق صيد جديدة من شأنها مضاعفة المحصول السنوى ، ويوجد بالبحر الأحمر أنواع أخرى من القشريات تشبه هذه الأنواع وإن اختلفت فى الحجم ، ومن الأنواع الشبيهة بالجمبرى نوع صغير يعرف بالجمبرى الرقيق وهذا مع أنه يؤكل فى كثير من بقاع العالم لا يستفاد منه بشىء فى البحر الأحمر ، ونوع آخر كبير قد تزن الواحدة منه ما يزيد على الكيلو جرام ويعرف بالاستاكوزا (الأربياق) ويوجد بكميات صالحة للاستغلال جنوب الغردقة وبالقرب من مرسى علم . ويطلق عليه صيادو البحر الأحمر إسم « أم الربان » ويعتبر من أفخم أنواع القشريات ولذلك يجب تنظيم عمليات صيده حمايته من الإنقراض وذلك بوقف الصيد خلال فصل التكاثر وتحريم صيد الأمهات حاملات البيض وتحديد حجم أدنى للصيد . ومن فصيلة السراطين البحرية توجد أنواع أخرى كثيرة يصح إدخال بعضها فى غذائنا أسوة بما يجرى فى بعض البلدان من تقديمها كحساء فاخر ، أما الأنواع التى لا تصلح لغذائنا مثل سرطان الرمل وغيره من القشريات الأخرى التى تكثر فى البحر الأحمر فيمكن الانتفاع بها — بعد إضافة مسحوقها إلى دقيق السمك — بتقديمها كعلف للحيوان .

الحيوانات الصدفية (الرخويات) : وهذه تكون جزءاً غير يسير من موارد الثروة المائية فى البحر الأحمر ، حيث تنتشر بنوع خاص ولا تقل الرخويات أهمية عن القشريات ، ومن الأنواع ذات القيمة

الاقتصادية « الاستريديا » وتعتبر من أفخر الرخويات إذ تكون طبقا شهيا يحتوى على جميع العناصر الموجودة فى اللبن وتعادل الواحدة من الأنواع الجيدة كوباً من اللبن فى قيمتها الغذائية ، وهناك « الأختينيا » وهو نوع صغير قريب الشبه من صدف اللؤلؤ بل مما يكون لؤلؤات صغيرة وتكثر بنوع خاص فى خليج السويس ، ويلى ذلك « الجندوفلى » ويوجد منه أنواع كثيرة على طول ساحل البحر الأحمر وكلها صالحة للأكل . وفيما عدا بعض الحيوانات الصدفية ذات الأحجام الكبيرة «كالبصر» « والسرمباق » « والملخ » التى يأكلها الصيادون أحياناً بطهيها طازجة فلا يستغل من هذه الرخويات شىء يذكر ، وربما كان النوع الوحيد من الرخويات الذى يقبل عليه بعض سكان السواحل فى غذائهم ويلاقى رواجا فى الأسواق المصرية هو « السيبياء » ويوجد بكثرة فى البحر الأحمر ويقتصر محصول هذا البحر من هذا النوع على ما يصاد من خليج السويس على الرغم من وجوده بكثره على طول شواطئه .

ومن صدفيات البحر الأحمر التى توجد فى مياهنا الإقليمية سواء على القاع ، أو فى الشعب المرجانية ، الهنيد، وصدف اللؤلؤ وغيرهما مما له أهمية إقتصادية فى التصنيع لعمل التحف والأزرار ، أو إستخراج اللؤلؤ . وحتى هذه الأنواع لم ينتظم إستغلالها بعد مما يحدو بنا إلى التفكير جدياً فى ضرورة إنقاذ هذه الثروة من الضياع كى نضيف مورداً حيوياً جديداً إلى موارد ثرواتنا المائية .

الحيوانات شوكية الجلد (الجلد شوكيات) : وتوجد بكثرة على الافريز القارى للبحر الأحمر وخاصة فى مناطق الشعاب المرجانية ومنها الرتسة، وخيار البحر، ونجوم ونابق البحر، ومن هذه الحيوانات أنواع تصلح لغذاء الإنسان وأهمها الرتسة (قنفذ البحر) ويوجد منها فى البحر الأحمر أنواع يضارع بعضها كثيراً النوع المعروف لدى سكان سواحل البحر الأبيض ليس فى الحجم فحسب بل فى الطعم أيضاً، ومع ذلك فلا ينتفع بشىء منها بينما تحتل الأنواع الأقل جودة من البحار الأخرى مكانا بارزاً ضمن قائمة المشهيات البحرية فى كثير من البلاد الساحلية . وهناك أيضاً أنواع من خيار البحر المعروف لدى صيادى البحر الأحمر باسم «الزهيرى» تصل إلى أحجام كبيرة قد تقرب من نصف المتر طولا أو يزيد ، وتلاقى هذه رواجا خاصا فى بعض بلدان الشرق الأقصى حيث يصنع منها نوع خاص من الحساء. ولوجود هذا النـوع بكثرة ولسهولة جمعه ، فإن تنظيم استغلاله وتحضيره للتصدير أو تقديمه محليا كنوع من أطعمة البحر لمما يضيف إلى الثروة المائية . أما الأنواع العديدة من نجوم البحر وخيار البحر مما لا يصلح لغذاء الإنسان فقد يمكن الاستفادة منها بعد التجفيف والطحن كغذاء للحيوان .

الإسفنج : ويوجد منه فى البحر الأحمر عدة أنواع تنمو على الشعاب المرجانية وجميعها لم يستغل بعد ، وهذه الأنواع أقل جودة من الأنواع الممتازة التى تستخرج من منابت الاسفنج الممتـدة فى

البحر الأبيض غربى الإسكندرية حتى السلوم . فإذا علمنا أن إسفنج البحر الأبيض يعتبر من أجود أنواع الاسفنج فى العـالم وأنه يدر دخلا سنويا يزيد على النصف مليون جنيه ، فلا أقل من أن نعمل على إكثار الأنواع الموجودة فى البحر الأحمر ، ونحاول فى نفس الوقت استزراع الأنواع الممتازة بنقلها من البحر الأبيض إلى مياهه. هذا مع العلم بأن الاسفنج المصرى متمتع بسمعة حسنة جـداً فى أوروبا وأمريكا، وأن صناعة تجفيفه وتبييضه من أسهل الصناعات وأقلها تكلفة .

وسائل النهوض بمصائد البحر الاحمر :

تنتج المصائد البحرية ٢٥٪ فقط من الإنتاج السمكى العـام للمصائد المختلفة بينما تنتج البحيرات ٦٠٪ والمصائد الداخلية ١٥٪ من المحصول العام. ويعتبر إنتاج المصائد البحرية هذا ضعيفا جدا، لاسيما وأن الجمهورية العربية المتحدة تمتاز بسواحل طويلة تمتد حوالى ١٥٠٠ ميل تقريبا لا يستغل منها سوى مناطق متفرقة أمام وحول دلتا النيل ، من البحر الأبيض وفى خليج السويس فقط من البحر الأحمر. أى أن الجزء المستغل منها لا يتجاوز ثلث السواحل . ويرجع ذلك إلى قلة عدد الصيادين البحريين، وضعف استعدادهم، مما لا يمكنهم من الكشف عن مصـائد جديدة . فلا غرابـة إذن إن دلت الاحصاءات على أن متوسط نصيب الفرد حاليا من الثروة السمكية يعادل ٤ كيلوجرامات سنويا ، وهذا المعدل يقل كثيراً عن نظيره فى

الدول الأخرى المتقدمة فى هذا المضمار ، ففى اليابان مثلا يصل متوسط نصيب الفرد إلى ٥٠ كيلو جراماً فى السنة ، وفى إنجلترا يصل إلى ٢٤ كيلو جراماً .

لذلك كان العمل على زيادة إنتاج الصيد البحرى أمراً لا مندوحة عنه إذا أردنا زيادة محصول المصائد العام ، وقد وضعت الثورة خطة مرسومة ضمن الخطة الخمسية للتنمية الإقتصادية تهدف إلى النهوض بوسائل استغلال هــذه الثروة استغلالا ، كاملا تبلغ نفقاتها حوالى مليون جنيه ، وتتناول هذه الخطة من بين مشروعاتها ما يأتى :

١ ـ مشروعات مصائد البحار :

وتشمل مشروع حصر الثروة السمكية عن طريق مسح الشواطىء ، ومشروع إنشاء محطة بحوث لمصائد البحر الأحمر ، كما تشمل الكشف عن مناطق جديدة للصيد ،وتتبع سير الأسماك ،وهجرتها ، ومواسم توالدها ، وأماكن توافرها ،وقد قامت الإدارة العامة للأحياء المائية فعلا ببحوث فى هذا الصدد ، فى خليج السويس فأثبتت وجود تجمعات من السردين ، كما أثبتت وجوده على مدار السنة فى منطقة مطارمة والزعفرانة وأبو زنيمة بكميات وافرة تسمح باستغلاله إقتصادياً على نطاق تجارى ، كما سجلت الأبحاث وجود أفواج من السردين فى منطقتى جمسة وسفاجة ، وجاء فى تقرير لهذه الإدارة أن محصول السردين من البحر الأحمر سوف يصل نتيجة لذلك إلى ما يقرب من ٢٠٠٠ طن سنوياً .

٢ — رفع مستوى الصيادين وتعميم مراكز تدريبهم :

وذلك بتحريرهم من استغلال الملتزمين ، عن طريق تكوين جمعيات تعاونية ترفع مستواهم وتيسر لهم مستلزمات وأدوات الصيد الحديثة بأثمان معتدلة تدفع على آجال طويلة ، كما تقوم بتسويق إنتاجهم بأسعار مجزية ، وقد تم فعلا تكوين أكثر من ثلاثين جمعية تعاونية ، ونتيجة لذلك فقد ارتفع عدد سفن الصيد الآلية بالجمهورية من ٨٥ إلى ٥٥٧ سفينة يزاول حوالى ستون منها الصيد فى البحر الأحمر بكل من خليج السويس والغردقة .

كما أن افتتاح مركز تدريب الصيادين لدول الشرق الأوسط بالسويس كان له أثر فى نشر الوعى بين صيادى هذه المنطقة مما شجع الجمهورية العربية المتحدة على اعتزام تعميم هذه المراكز فى مناطق تجمع الصيادين . وتشمل برامج التدريب فى هذه المراكز . الملاحة البحرية وكيفية تشغيل الماكينات البحرية واستخدام شباك الصيد . واستغلال القواقع والأصداف وطرق حفظ الأسماك .

٣ — إنشاء ثلاجات لحفظ الأسماك :

وقد تضمن برنامج السنوات الخمس الأول للصناعة إنشاء ١٨ ثلاجة لتخزين وحفظ الأسماك واللحوم إحداها بالسويس سعة ٥٠٠ر١ طناً ، كما تضمن مشروع السنوات الخمس الثانى التوسع فى إنشاء هذه الثلاجات بإقامة أخرى جديدة مجموع سعتها ٠٠٠ر١٢ طنا

بعضها بالغردقة والسويس ولا يخفى ماسوف تعود به هذه الثلاجات من فائدة محققة فى عملية تنظيم وتسويق محصول الصيد بمنطقة البحر الأحمر .

تصنيع الثروة المائية فى البحر الأحمر :

تهدف خطة التنمية الإقتصادية إلى توفير عملاتنا الصعبة وتوجيه هذه الأموال لتحسين وسائل إستغلال وتصنيع ثرواتنا القومية . وتمشيا مع هذه السياسة الحكيمة فإنه من الخير تصنيع الثروة المائية بالبحر الأحمر . لا سيما وأن الإحصاءات تدل على أننا نستورد سنوياً أكثر من ١٥ألف طن من الأسماك المحفوظة تبلغ قيمتها مليونا ونصف المليون جنيه . ولكن من الحكمة أيضاً أن نتدبر كل خطوة فى هذا السبيل قبل بدء تنفيذها ذلك أن كثيراً من إمكانيات الثروة المائية فى هذا البحر لازالت قيد البحث تمهيداً لاستغلالها على أساس علمى سليم ، وحتى يتم لنا ذلك فإن تصنيع هذه الثروة لا يستلزم منا إنشاء الشركات القوية الكبيرة .

ولعل الطريقة المثلى لتصنيع هـذه الثروات هى توجيه اهتمام أصحاب رؤوس الأموال الصغيرة وتشجيع هؤلاء بتيسير القروض المالية اللازمة لمن يتقدم منهم بمشروع مثمر عن طريق بنك التسليف الزراعى التعاونى وإشراف الحكومة ، وذلك لمعاونتهم على شراء مستلزمات التصنيع .

وفيما يلى أهم مشروعات تصنيع الثروة المائية بالبحر الأحمر سواء منها المقترح أو ما قد تم تنفيذه :

صناعة حفظ السردين والتونة : إن اكتشاف تجمعات السردين حديثا ووجوده على مدار السنة بخليج السويس فى منطقة مطارمة والزعفرانة وأبو زنيمة ومناطق أخرى متفرقة من البحر الأحمر مثل جمسة وسفاجة بكميات وافرة، سوف تشجع على تصنيع محصوله المقدر بحوالى ٢٠٠٠ طن سنوياً .

أما التونة فعلى الرغم من أنها لا تتوفر فى البحر الأحمر بكميات تكفى لتنصنيعها، فان هناك من أنواع الأسماك الأخرى التى تصاد بالبحر الأحمر ما يمكن حفظه كبديل للتونة . لذلك رؤى تصنيع بعض هذه الاسماك وانشاء مصنع لحفظها وتعليبها بالسويس قدرته الإنتاجية ٩٠٠ طن سنويا ويوفر من العملة الأجنبية مبلغ ٨٠ ألف جنيه سنويا .

صناعة زيت كبد القرش : فقد دلت الأبحاث على أن زيت كبد القرش الموجود بكثرة فى البحر الأحمر يحتوى على ٣ أمثال ما يحتويه زيت كبد الحوت من الفيتامينات وخاصة فيتامين ا ، د ولذلك رؤى إقامة مصنع بالغردقة لاستخلاص هذه الزيوت قدرته الانتاجيه ٤٨٠ طن سنوياً ولكى تستغل هذه الثروة على الوجه الأكمل سوف يقوم المصنع بتجفيف وطحن مخلفات سمك القرش وانتاج ٧٥٠ طنا من دقيق السمك الذى يصلح كعلف للدواجن، وكذا تمليح ٢٤٫٠٠٠

جلدة للمصنوعات الجلدية ، وسوف يوفر هذا المصنع مبلغ ٣٠٠٫٠٠٠ جنيه من العملات الصعبة ويحقق زيادة فى الدخل القومى قدرها ٧٥٫٠٠٠ جنيه سنويا .

تصنيع القشريات : لقد أصبحت القشريات تستغل استغلالا لا بأس به لاسيما بعد إقامة ٣ مصانع رئيسية لحفظ وتجميد الجمبرى فى بورسعيد وعزبة البرج بدمياط والاسكندرية ، ولقد ارتفع المحصول العام للجمبرى حاليا إلى ٥٠٠٠ طن سنويا يعد منها للتصدير ٥٠٠ طن من النوع الممتاز . وهناك من قشريات البحر الأحمر ، الفاخرة « الاستاكوزة » وهذه لم يزل استغلالها مهملا مع أنها من الأنواع التى تلاقى رواجا كبيراً فى الأسواق الخارجية ، وإن تنظيم ومراقبة صيدها وكذلك تربيتها واكثارها بكميات تسمح بالتصدير لمما يعود على الأمة بالخير الوفير .

تصنيع الحيوانات الصدفية : يتطلب النهوض باستغلال ثروتنا الصدفية وتصنيعها على الوجه الأكمل أن نبدأ بمسح الشواطىء المصرية ودراستها دراسة شاملة لحصر المصايد الطبيعية لمختلف الأصداف، وخاصة منها ماقد يكون ذا قيمة إقتصادية سواء من الناحية الغذائية أو من ناحية تصنيعه لعمل الأزرار والتحف، أو فى أغراض أخرى ، ولهذا يجب أن تتناول البحوث فى مجال الثروة المائية الدراسات الخاصة بدورة حياة هذه الأصداف واستزراعها ، وكذلك اكتشاف البيئة المناسبة لتربية وإكثار بعض الأنواع الجيدة على

حساب الأنواع الأقل جودة ومحاولة إدخال وأقلمة بعض الأنواع الجديدة المعروفة بجودة الطعم وسرعة النمو وكبر الحجم .

وفيما يتعلق بالأنواع التى تصلح لتكون طبقا شهيا كالاستريديا ، والجندوفلى فإنه من الممكن ترغيب السواد الأعظم من مختلف الطبقات فى هذا اللون من الأطعمة البحرية وذلك بتقديمها بطرق جذابة تساعد على تذوقه : أما للنهوض بصناعة الأزرار وعمل التحف من الأصداف فيلزم تنظيم عمليات الصيد ومراقبة الطرق المستعملة لمنع الضار منها بحقول الأصداف ، كما أن استحضار نماذج توضيحية لمختلف التحف والصناعات الصدفية من البلدان المتقدمة فى هذا المضمار مثل نابلى وجنوا بإيطاليا وعرضها فى مناطق الصيد وفى المدارس بمحافظة البحر الأحمر سوف تشجع الإقبال على صيد الأصداف وتصنيعها محليا ، وحبذا لو اشتملت برامج الدراسة فى المدارس الصناعية بمناطق الصيد على مادة صناعة الأصداف ، ولا يخفى أنه يمكن الافادة من الأصداف الفارغة لكثير من الأنواع بعد صحنها فى أغراض عدة كعمل الطلاء أو تحضير بعض العقاقير وكذلك علف الدواجن أسوة بما يجرى فى كثير من البلدان التى تهتم بتربية وإكثار الحيوانات الصدفية كاليابان .

الأملاح المعدنية : تمتاز منطقة البحر الأحمر عموما بعوامل كثيرة تساعد على أن تجعل من هذا البحر موردا ضخما للأملاح المعدنية ، فدرجة الحرارة العالية والرياح المستمرة وطبيعة السواحل كلها عوامل

ساعدت على وجود ملاحات طبيعية كثيرة ، وفيما عدا ما يحصل عليه الصيادون مما يحتاجونه من ملح الطعام لحفظ أسماكهم فلا تستغل هذه الملاحات بتاتا . هذا في الوقت الذى نستخلص فيه الملح على شواطىء البحر الأبيض للإستهلاك المحلى والتصدير إلى الشرق عبر البحر الأحمر وإلى جانب ملح الطعام توجد أملاح المغنسيوم والبوتاسيوم والبروم واليود ومن هذه يمكن تحضير هذه العناصر أيضا .

استخلاص الماء العذب : تجرى الآن بحوث لاستخلاص الماء العذب من مياه البحر الأحمر بواسطة الطاقة الشمسية أو الطاقة الذرية على نطاق واسع سوف يسمح بزيادة الرقعة الزراعية ويبعث على تعمير سواحلنا الصحراوية .

الباب الرابع

السويس مع الثورة

بقلم الأستاذ حامد محمود
محافظ السويس

أن يوم الثالث والعشرين من يوليو سنة ١٩٥٢ ، كان بداية مرحلة جديدة ومجيدة فى تاريخ النضال المتواصل للشعب العربى فى مصر ..

لقد استطاع هذا الشعب أن ينتصر على عمره الزمنى ، ويعلو على كل التحديات والحدود . منطلقا فى ثورة متجددة ، تتعمق وتتأصل مع كل منطلقاتها ، بحيث تستحدث الإنسانية نموذجاً رائعاً وأصيلا فى تاريخ الثورات على الاطلاق ، يتكامل دوما فى كل جوانبه النظرية والتطبيقية فى توافق خلاق . كاستمرار معاصر لنضال الإنسان الحر عبر التاريخ . .

إن ما تحقق لهذا الشعب منذ التقائه بقيادته المؤمنة الرشيدة فى ٢٣ يوليو سنة ١٩٥٢ ، ولهو من قبيل المعجزات التى تعجز كل تعبير ، وترتفع على كل وصف ، أو تحليل .

ونحن فى هذه الصفحات القليلة ، نقدم محاولة متواضعة للإحاطة ببعض أبعاد هذا التسابق العنيد المفتوح بيننا وبين الزمن ، على طريق الثورة الشاملة لإعادة صنع الحياة على هذه الأرض الطيبة بالحق والخير ، بالكفاية والعدل ، بالحرية والسلام .

وقد كانت السويس التى تقدم نفسها فى هذه السطور وما تزال ، من أبرز الميادين التى عاشت هذا التسابق وتحياه ، مستلهمة طريق

النصر فيه من الروح الثورية المؤمنة لأب الثورة قائد نضالنا ، وصانع أمجادنا ، السيد الرئيس جمال عبد الناصر . .

وإذا ما تطرق الحديث بنا إلى موضوع هذا التقدم الكبير الذى يعيشه مجتمع السويس فى شتى صور الحياة اليوم ، فإننا نلتقى للوهلة الأولى بموقعين وضاءين على طريق واحد ، يرشدان إلى إمكانيات المبادرة المبدعة وراء هـذا التحول المتفوق فى مجتمع السويس مع الثورة . .

فقد كان لتطبيق نظام الإدارة المحلية — الذى انبثق من روح الشعب — بوعى كامل بروح وفلسفة هذا النظام ، فى محافظة السويس أبرز الأثر فى خلق ترابط واع متفتح ، فى التفكير والعمل ، بين جموع المواطنين ، والجهاز الشعبي فى ممثلا فى الاتحاد الاشتراكى وتشكيلاته - والجهاز التنفيذى - ممثلا فى المحافظة ووحداتها - فى إيجابية مطلقة تقترن بالواقعية ، والفهم الواعى ، والتقدير الصحيح ، والأداء المسئول للواجب ، فى إطار الخطة العامة للدولة ، فى كل مجالات العمل الوطنى . . .

وعلى نفس الطريق نلتقى بتجربة رائدة تميزت بها محافظة السويس ، وأصبحت من أهم معالم تقدمها الثورى فى طريق النضال والعمل الوطنى هى : إنشاء أول معهد للدراسات الاشتراكية فى جمهوريتنا ، كمركز إشعاع ثورى ، ما يزال ينشر نوره ، فى قلب المدينة ، وفى أعماق الريف ، توضيحا للرؤى ، وتوحيدا للفكر ،

وتجميعا من أجل البناء ، وبواعث على الصمود - مما أدى إلى إحداث تيار متصل من الإحساس الثورى الواعى ، لدى جماهير الشعب فى كل مكان فى محافظة السويس، بل امتد نشاطه إلى غيرها من المحافظات . فقد نظم المعهد خمس دورات أساسية ، وأربع دورات فرعية، وبلغ عدد المنتظمين فى دراساته ٥٩٤ دارساً ، وتخرج منهم بنجاح ٤١١ . انطلقوا يؤدون واجبهم فى التوعية الأفقية ، وتسليح مواطنيهم بقدرات العمل الوطنى الخلاق ، وإعداد القادة فى شتى المجالات . كما ضم المعهد فى دورته الخامسة دارسين من محافظات الاسماعيلية وبورسعيد والشرقية . ثم عقد المعهد دورته السادسة التى بدأت فى أبريل سنة ١٩٦٦ فى محافظة الاسماعيلية ، وسينقل المعهد نشاطه إلى محافظة بورسعيد فى دورته القادمة بمشيئة الله .

وقد تخرجت من هذا المعهد قيادات استطاعت — على الأخص — أن تكون قوة نشطة ومتحركة فى مجالات عملها السياسى داخل تنظيمات الاتحاد الاشتراكى . فتميزت مستويات الاتحاد الاشتراكى فى السويس ، بالوعى والإيجابية ، والقدرة المتفوقة على العمل السياسى التقدمى ، وهكذا غدا معهد الدراسات الاشتراكية بالسويس ، قاعدة طليعية فى التوعية ، والتنوير ، والتطور ، فى محافظة السويس وفى غيرها من المحافظات . .

وهكذا نلتقى بمجتمع السويس مع الثورة : قاعدة ممتدة للعمل المبدع الخلاق ، المتدفق دائما فى شتى الميادين ، حتى لقد

أصبح اسم السويس يقترن ـ بحق ـ بالمستقبل ، ويصبح رمزاً له وعلامة لها دلالتها على الطريق ...

فالسويس من أهم المراكز الصناعية ، والمعقل الأول لتكرير البترول فى جمهوريتنا ، ونافذة من نوافذ الجمهورية على الطريق المؤدى إلى شرق أفريقيا ودول آسيا ..

الإنتاج

الصناعة فى السويس :

عند مشارف السويس على شاطىء البحر الأحمر ، يرى القادمون إلى السويس سواء بالطريق البرى ، أو ركاب البواخر المارة بقناة السويس ، القلعة الصناعية الحديثة ، التى تتألف من — مجموعات ضخمة من الشبكات والصهاريج ، والمستودعات ، والتوربينات ، والمحولات ، والأبراج الشاهقة هى مصانع شركات النصر للأسمدة والصناعات الكيماوية ، وأوراق التعبئة « كرافت » والسويس لتصنيع البترول ، والنصر للبترول ، والجمعية التعاونية للبترول ، وغيرها من شركات البترول التى تعمل فى التسويق والخدمات البترولية ، وعلى مشارف القناة من الناحية الجنوبية ببور توفيق تقع ترسانة السويس البحرية ، وعلى طريق السويس — القاهرة الصحراوى تمتد من السويس شبكة تصدير فائض القدرة الكهربائية لمحطة السويس الحرارية إلى القاهرة والدلتا ، وكذا خطوط أنابيب البترول ، وجميع هذه

المشروعات الصناعية الضخمة إما من خلق الثورة الصناعية التى تعيشها جمهوريتنا الصناعية ، أو من المشروعات الصناعية التى تعهدتها الثورة بالتوسيع والتطوير .

فى قطاع البترول :

١ – شركة السويس لتصنيع البترول .

٢ – شركة النصر للبترول .

٣ – الجمعية التعاونية للبترول .

٤ – شركة مصر للبترول .

٥ – شركة أنابيب البترول .

٦ – الشركة العامة للبترول .

– بلغ إجمالى استثمارات الخطة الخمسية الأولى : ١٠١ر١١٥ر٤٤ جنيها .

ومن أهم مشروعات الخطة :

١ – مشروع تفحيم المازوت لتحويل الفائض عن المازوت وقدره ٠٠٠ر١٧٥٠ طن / مترى سنويا . إلى مقطرات كانت تستورد من الخارج كالكيروسين والسولار وبلغت تكاليفه ٠٠٠ر٥٠٠ر٢٤ جنيها .

٢ – مشروع إنتاج زيوت التزييت الذى نفذ لأول مرة فى الجمهورية بطاقة إنتاجية ٠٠٠ر٦٦ طن / مترى سنويا ، وبلغت

تكاليفه ٩ مليون جنيه .

٣ – مشروع وحدة التقطير الجوية التفريغية ، ومشروع البوتاجاز ومشروع مرسى الناقلات ، ومأخذ المياه وبلغت تكاليفها ٥ مليون جنيه .

٤ – جهاز إنتاج البوتومين المنفوخ بكفاءة ٢٥ طن فى اليوم . وجهاز إنتاج المذيبات البترولية بكفاءة ١٥٠ طن فى اليوم – وقد حقق هذان المشروعان الاكتفاء الذاتى من تلك المنتجات التى كانت تستورد مقابل عملة صعبة من قبل .

٥ – مشروع لخلط الزيوت المعدنية حسب المواصفات العالمية وتعبئتها بلغت تكاليفه نصف مليون جنيه . ويحقق وفرا فى العملة الصعبة قدره : ٥ر١ مليون دولار سنويا .

– بلغ حجم الإنتاج عام ١٩٦٥ : ٠٠٠ر٧٨١ر٦ طن / مترى قيمتها ٠٠٠ر٤١٦ر٧٦ جنيه مقابل : ٢٤٥٢ طن / مترى عام ١٩٥٢ وقيمتها ٠٠٠ر٤٠٠ر٢٦ جنيه .

– عدد العمال عام ١٩٦٥ ٩٨٦١ عاملا بلغ إجمالى أجورهم ٣٤٨٠٠٩٨ جنيها بخلاف الأرباح والمزايا الأخرى .

مقابل عام ١٩٥٢ : ٢٩١٥ عاملا إجمالى أجورهم ٦٤٧ر٠٧٧ر١ جنيه .

ـــ قيمة ما تحققه هذه المشروعات من وفر فى العملة الصعبة سنويا : ۱۹٫۸٦۱٫۰۰۰ جنيه .

ـــ ما تحققه هذه المشروعات من زيادة سنوية فى الدخل القومى : ۱۷٫٦۳٥٫۰۰۰ جنيه .

ـــ يبلغ إجمالى استثمارات الخطة الثانية : ۲٥٫۷۲٤٫۰۰۰ جنيه .

ومن أهم المشروعات التى ستتضمنها الخطة الثانية :

۱ ـــ مشروعات لزيادة الطاقة الإنتاجية للأجهزة الموجودة فعلا بشركة السويس لتصنيع البترول ، بحيث ترتفع طاقة التكرير الانتاجية للشركة من ۲٫۳۰۰٫۰۰۰ طن/مترى سنويا إلى حوالى ٤٫٥۰۰٫۰۰۰ طن / مترى سنويا .

۲ ـــ جهاز لإنتاج زيوت التزييت بكفاءة ٦۹۰۰ طن فى العام أدرج له مبلغ ۹٫۷۸۰٫۰۰۰ جنيه .

۳ ـــ مشروع لإنشاء وحدة التقطير تحت الضغط المخلخل أدرج له مبلغ ۲٫٦۲۲٫۰۰۰ جنيه .

٤ ـــ مشروع تحويل وحدة الاصلاح الحرارى إلى تقطير جوى أدرج له مبلغ ۳٫٤٤۰٫۰۰۰ جنيه .

٥ ـــ جهاز لفصل المياه والأملاح من الزيت الخام كفاءة ۱٫۷٥۰٫۰۰۰ طن فى العام .

٦ — إنشاء المرافق والصهاريج اللازمة لتشغيل المشروعات والتوسع فى إنشاء خطوط الأنابيب ومستودعات التخزين .

فى قطاع الكيماويات :

١ — شركة النصر للأسمدة والصناعات الكيماوية .

٢ — شركة أوراق التعبئة «كرافت» .

— بلغ إجمالى استثمارات الخطة الأولى : ٧٫٧٦٧٫٠٠٠ جنيه

ومن أهم المشروعات التى تضمنتها الخطة :

(أ) توسعات فى إنتاج نترات الجير لزيادة الطاقة الإنتاجية من ٢٠٠ ألف طن إلى ٢٥٠ ألف طن .

(ب) مصنع سلوفات النشادر لإنتاج ١٠٠ ألف طن سماد سلفات النشادر ٢٠٫٥٪ آزوت .

(ج) تنفيذ مشروع شركة أوراق التعبئة «كرافت» الذى يحتوى على أقوى ماكينة فى الشرق الأوسط وقد بدأ الإنتاج الفعلى له فى أول يناير سنة ١٩٦٢ .

— بلغ حجم الإنتاج عام ١٩٦٥ :

٢٧٠٫٠٠٠ طن نترات جير —	قيمتها ١٠٫٩٢٤٫٢٢٨ جنيها
٨٠٫٠٠٠ طن سلفات النشادر —	
١٧٫٨٩٤ طن ورق كرافت —	

مقابل عام ١٩٥٢ :

١٠٠٫٠٠٠ طن سماد نترات جير قيمتها ٢٫٨٠٠٫٠٠٠ جنيها .

— عدد العمال عام ١٩٦٥ : ٤٤١٧ عاملا .

بلغ إجمالى أجورهم بخلاف الأرباح والمزايا الأخرى : ١٫١٣٠٫٠٠٠ جنيه .

مقابل عام ١٩٥٢ : ١٧٦٢ عاملا إجمالى أجورهم السنوية : ٢٩٣٫٠٠٠ جنيهاً .

— ما تحققه هذه المشروعات من وفر فى العملة الصعبة سنوياً : ٦٫٤١٦٫٠٠٠ جنيها .

— ما تحققه هذه المشروعات من زيادة سنوية فى الدخل القومى : ٥٫٣٧٨٫٠٠٠ جنيهاً .

— يبلغ إجمالى إستثمارات الخطة الثانية : ٨٢٫٦٣٨٫٠٠٠ جنيها .

ومن أهم المشروعات التى تتضمنها الخطة :

(أ) توسع فى إنتاج سماد نترات النشادر الجيرى بطاقة إنتاجية قدرها ٣٦٠ ألف طن ٢٠٫٥٪ أزوت والاستثمار ٢٢ مليون جنيه .

(ب) توسع منتظر إقراره والتعاقد عليه خلال العام الحالى لإنتاج حوالى ٢٫٨٠٠٫٠٠٠ طن سماد اليوريا الذى ينتج لأول مرة بالجمهورية بغرض التصدير أساساً ، ويتكلف هذا المصنع ٥٥ مليون جنيه ، ويحقق عملة صعبة حوالى ٢٨ مليون جنيه سنوياً .

(ج) تنفيذ مشروع الخط الثانى لإنتاج ورق الكرافت بطاقة إنتاجية ٢٤٫٠٠٠ طن سنوياً ، ويتكلف ٥٫٦٣٨٫٠٠٠ جنيه .

فى قطاع الكهرباء : محطة قوى السويس الحرارية .

ـ أقيمت هذه المحطة أساساً بغرض توفير الطاقة الكهربائية والبخار والمياه المقطرة اللازمة لمشروعات التصنيع التى تضمنتها الخطة الخمسية الأولى لمحافظة السويس ـ علاوة على مقابلة التوسع فى الخدمات العامة بالمحافظة ، على أن يتم تصدير فائض القدرة إلى مدينة القاهرة والدلتا عن طريق شبكة الجهد الفائق ٢٢٠٫٠٠٠ فولت التى تربطها حالياً بمحطات القاهرة والدلتا ، والتى سيتم ربطها قريبا مع شبكة السد العالى طبقا لخطة كهربة الجمهورية ، وتبلغ التكاليف الاجمالية للمشروع ١٢ مليون جنيه .

ـ تبلغ قدرة المحطة : ١٢٠٫٠٠٠ كيلووات .

ـ الطاقة الانتاجية : ٤٩٠ مليون كيلووات ساعة سنوياً .

ـ قيمة الانتاج : ٢٫٧ مليون جنيه سنويا .

ـ عدد العمال : ٥٠٠ عامل جملة أجورهم ١٠٠ ألف جنيه سنويا .

ـ وتعتبر هذه المحطة أول محطة بالجمهورية قامت المؤسسة المصرية العامة للكهرباء بتنفيذها بأيد عربية صميمة .

ترسانة السويس البحرية : (إحدى شركات هيئة قناة السويس) .

ــ تقوم الشركة ببناء وإصلاح السفن والمواعين والعائمات ، وكذلك الخزانات والانشاءات المعدنية ، والمواسير ، والكبارى ، وما يتصل بهذه الأعمال . كما تساهم الشركة فى الإنشاءات الفنية ــ والهندسية الأخرى بالمصانع الموجودة بالمحافظة .

ــ يبلغ عدد العاملين بالشركة : ٤١٦ عاملا .

جملة أجورهم السنوية بخلاف الخدمات والمزايا الأخرى : ١٥٢ر٢٣٢ جنيها .

ــ وقد رصدت الشركة الاعتمادات المالية اللازمة لتنفيذ المشروعات الاستثمارية فى الخطة الثانية لتطوير طاقاتها فى مختلف مجالات أنشطتها .

* * *

ومما تجدر الإشارة إليه : مشروعات رفع الكفاية الانتاجية المستمرة للعاملين ، والنجاح المنقطع النظير الذى حققته جهود وتفوق المهندسين والفنيين والعمال العرب فى هذه الشركات ، فى مجالات البحوث ، والتصميمات التكنولوجية والهندسية للمشروعات ، وتصنيع وتركيب كثير من المعدات والمهمات ، التى كان المفروض استيرادها من الخارج ، والاعتماد على الخبراء الأجانب فى تركيبها ، وإجراء الاختبارات الأولية اللازمة لإدارتها . الأمر الذى حقق هذا الوفر الهائل المتزايد فى العملات الصعبة ، كما سبق بيانه .

وهكذا يتحول هذا البلد التاريخى الى قلعة من قلاع الصناعة الحديثة والتقدم الحديث ، الذى يبنيه الشعب المصرى بجهوده ومدخراته وتضحياته فيضع أساسا ثابتا لمجتمع اشتراكى جديد ملئ بالرفاهية القائمة على العدل ، وعلى تكافؤ الفرصة بين المواطنين . . .

جمال عبد الناصر

الزراعة فى السويس :

ظلت الزراعة فى السويس تحفها مشاكل مزمنة وعويصة ، أهمها طبيعة التربة ، وعدم توفر مياه الرى ، وانعدام مشروعات الصرف . ومع قيام الثورة ، لم تكن المساحة المنزرعة تتجاوز ألفى فدان فقط .. ولم يكن من طبائع الأمور أن تتجمد هذه الصورة المعتمة الهزيلة للقطاع الريفى فى محافظة السويس ، مع قيـــام الثورة الشاملة ...

فقد بدأ ريف السويس يقطع مسافات التخلف فى قفزات رائعة ، ليساير التطور الهائل الذى تميز به مجتمع السويس مع الثورة ، فى قطاع الصناعة وفى مختلف المجالات الأخرى ، بحيث أصبحت المساحة المنزرعة الآن تزيد على ١٤ ألف فدان .

ـــ تم تخطيط وتنفيذ مشروعات للرى والصرف بغرض نمو وزيادة إنتاجية القطاع الزراعى وحل مشاكل الصرف .

ـــ أنشئت مديرية للزراعة بالسويس عام ١٩٦٣ .

ـ أنشئت وحدة زراعية تهدف إلى إرشاد الزراع إلى أحدث وسائل الزراعة ، وتقديم خدماتها فى شتى المجالات مثل تقديم الطلائق الممتازة لتجسين الإنتاج الحيوانى ، وتخدم هذه الوحدة أكثر من ٦ ستة آلاف نسمة .

ـ أنشئت الوحدة البيطرية لحماية الثروة الحيوانية بالمحافظة وتقديم الخدمات البيطرية للزراع .

ـ أنشئت وحدة المكافحة بهدف مكافحة الآفات الزراعية على مدار السنة ، وهى مزودة بكافة الامكانيات وتقدم للمزارعين كل الخبرات الفنية المطلوبة ، للنهوض بالثروة الزراعية والحيوانية .

ـ زيادة المساحة المنزرعة مطردة نتيجة استصلاح الأراضى ، ويجرى حاليا استصلاح حوالى ٣٠٠ فدان بواسطة وزارة الاصلاح الزراعى لتوزيعها على المعدمين من الفلاحين بمجرد بلوغها الحدية الانتاجية ، كما أجريت الدراسات اللازمة للاستفادة بمياه السد العالى فى استصلاح ٢٠ ألف فدان قابلة للإصلاح .

ـ جارى تمليك حوالى ثلاثة آلاف فدان من الأراضى الزراعية المملوكة للدولة بدائرة المحافظة ومستولى عليها بوضع اليد ، لصغار الزراع بالتطبيق لأحكام القانون رقم ١٠٠ لسنه ١٩٦٤ ، مع التيسير على واضعى اليد فى سداد ما عليهم من متأخرات للدولة .

ـ تنازلت هيئة قناة السويس عن أراض زراعية تبلغ مساحتها

حوالى ١٠٠٠ فدان تنفيذا للقرار الجمهورى ١٢٥ لسنة ٦٤ بشأن تعديل حدود مرفق قناة السويس ، وسيتم تمليكها للمعدمين من أبناء المحافظة بالتطبيق لقوانين الإصلاح الزراعى .

ـ تم بناء القرية النموذجية على مساحة ٣٤٦ فدان من الأراضى التى تتولى المؤسسة المصرية العامة لتعمير الأراضى استصلاحها ، والمحافظة بصدد بناء محطة لتربية الدواجن، وبيوت للبدارى، ومحطة للتلقيح الصناعى لتحسين السلالات .

الميناء :

وإذا كانت سياستنا الخارجية ـ كانعكاس أمين وصادق لعملنا الوطنى ـ تقوم على مبادىء أساسية ، تمسك بها شعبنا منذ اليوم الأول لثورته ، فى صمود رائع ، خلق منها سياسة دولية مستقلة ، جعلت الجمهورية العربية المتحدة ، محور تجمع لتكوين قوة ثالثة، من أجل السلام القائم على العدل ، تتمسك بالحياد الإيجابى ، وعدم الانحياز ، وتحارب الاستعمار ، والاستغلال ، فى كافة صوره وأشكاله، ومعاقله وأوكاره ، تساند نضال كل شعب من أجل حريته وكرامته وامتلاك مقدراته . ولما كنا نؤمن ـ على نفس المستوى ـ بوحدة عربية ، وبجامعة أفريقية ، وبتضامن آسيوى أفريقى، وبتجمع من أجل السلام يضم جهود الذين ترتبط مصالحهم به ، وبرباط روحى وثيق يشدنا إلى العالم الاسلامى، وبتعاون دولى مخلص من أجل الرخاء . فقد التزمت الجمهورية العربية المتحدة من أجل إنجاح هذه السياسة وتعزيزها ،

بأعباء ضخمة ، نال محافظة السويس نصيب قائم منها ، بحكم موقعها الجغرافى .

من هذه الخطوط الأصيلة فى خريطة السياسة الدولية للجمهورية ـ وعلى الخصوص بالنسبة للميناء .

ـ فقد تم إنجاز مشروعات هامة لتطوير ميناء السويس ، ورفع كفاءته بلغت تكاليف إنشاءاتها أكثر من ٦٠٠٠٠٠ جنيه .

كما تضمن مشروع الخطة الثانية مشروعات ضخمة للنهوض بالميناء وتطويره بما يمكن من وفائه بالأعباء المعلقة عليه بالنسبة للتخطيط القومى أو الاستراتيجى ، ومسايرة النهضة الشاملة للجمهورية العربية المتحدة ، وليكون ثانى موانىء الجمهورية بعد ميناء الاسكندرية ، وذلك برفع كفاءاته من ٣٠٠ ألف طن صادر ووارد سنويا إلى ٣ مليون طن بضائع ، و١١٫٥ مليون طن بترول حتى سنة ١٩٧٠ ، مع إنشاء ميناء للصيد لأعالى البحار ، وميناء للصيد المحلى ، وكذا إنشاء محطة ركاب للحجاج . وتبلغ الاستثمارات المقررة لذلك ٣٦٠٦٠٠٠ جنيها .

هـذا بالإضافة إلى مشروعات تعميق ميناء الأدبية وتطويره واستكمال مرافقه .

الخدمات

لم يعد الإنتاج فى مجتمع الثورة ـ الذى فرض الشعب فيه سيادته ، وانتزع حقه الطبيعى والشرعى فى تملك كل مقدراته ـ عملية استنزاف لموارد الجموع الكادحة ، لحساب إثراء قلة مستغلة تشترك فى تحالف

غير مقدس مع قوى استعمارية مغيرة ، تشد الوطن كله إليها وتربطه بها ، حقلا ومرتعا ، وسوقا .

ولم تعد الخدمات عمليات ترقيع فى كيان يتقوض بتناقضاته ، لتمد فى أجله ، ولمجرد أن يطول عمره .

فالشعب هو المالك الشرعى ، والشعب هو الوريث الشرعى ، واحتياجات الشعب وآماله المتسعة هى المنبع والمصب للإنتاج والخدمات ، وكلاهما يسير وفق أسس مدروسة من التخطيط والتنسيق ، فى التقاء مستمر نحو هدف واحد كبير ، هو تحقيق الرفاهية فى مجتمع الكفاية والعدل .

وفى الصفحات القليلة المقبلة محاولة محدودة لإكمال الصورة الواحدة المتجانسة لمجتمع السويس مع الثورة .

فى الشئون الاجتماعية :

لم يتعد قطاع الشئون الاجتماعية فى السويس قبل الثورة وحدة ضمان اجتماعى واحـــدة تابعة لمحافظة القنال ، ولم يتعد إجمالى المساعدات التى كانت تصرف سنوياً ٢٢٤جنيه و ٩٥٠ مليم ، ولم يتجاوز عدد الجمعيات الخيرية عشر جمعيات ، مع انعدام المشروعات الاجتماعية والصناعات البيئية .

— أنشئت مديرية للشئون الاجتماعية عام ١٩٥٩ وأصبحت تضم أربعة وحدات حضرية ، ووحدتين سكنيتين ، ووحدة قروية .

— بلغت اعتمادات المعاشات والمساعدات وإعانات العاملين

السابقين وأسرهم فى ميزانية ١٩٦٦/٦٥ - ٢٣٠٥١ جنيه و ٣١٤ مليما .

— أنشىء مكتب للتأهيل المهنى عام ١٩٦٣ ، لتدريب وتأهيل ذوى العاهات ورعايتهم صحياً ونفسياً واجتماعياً ، وصرف المكتب أجهزة تعويضية لعدد ٤٢٠ حالة كما قام بتدريب وتأهيل ٢٩٠ حالة .

بلغ عدد الجمعيات الخيرية ١١٢ هيئة ، وتكون مجلس الهيئات الاجتماعية للتنسيق بين عمل هذه الهيئات ، كما أنشىء سجل المساعدات لتنظيم، وتنسيق، وصرف المساعدات، وأنشىء مركز لتدريب العاملين فى القطاع الأهلى لرفع كفايتهم .

— أجريت عدة مسوح شاملة للأسرة والبيئة ، وكذا بحوث بالعينة العشوائية فى مختلف أنحاء المحافظة وقد أفادت جميع الأجهزة الحكومية والشعبية من نتائج هذه البحوث .

— أنشىء ٢٠ مركز تدريب مهنى تابع للجمعيات الخيرية تخرج سنويا ما يزيد عن ٢٠٠٠ فتاة وغلام وكذلك بلغ عدد الأسر المنتجة ٩٥ أسرة.

— أنشىء ثلاثة مراكز لتنظيم الأسرة ، وثمانية دور لحضانة أبناء العاملات تابعة للجمعيات الخيرية .

— أنشئت الوحدة الاجتماعية القروية بجناين السويس تضم مشغلا ودار حضانة، وفصلا لمحو الأمية ومركز تدريب مهنى ومكتباً لتحفيظ القرآن الكريم وناديا ومكتبة وسينما .

— أنشىء المعرض الدائم للصناعات البيئية والمنزلية لتسويق منتجات الجمعيات والأفراد والأسر المنتجة .

أنشئت، وأثثت ، جمعية الشبان المسلمين ومسجدها وملحقاتها .

تم تجهيز مركز تأهيل مهنى لمرضى الدرن تابع لجمعية مكافحة الدرن.

تم تنفيذ مشروع مسجد الشهداء الملحق به مدرسة، ومكتبة ،وقاعة مطالعة ، ومركز تدريب مهنى ، وناد اجتماعى .

فى التربية والتعليم :

تميز مجتمع السويس مع الثورة بنهضة عريضة فى مجال التربية والتعليم ، فبينما لم يكن فى عام ١٩٥٢ سوى مدرسة ثانوية واحدة للبنين ، وأخرى للبنات، وثالثة فنية للصناعات ، وحوالى ١٥ مدرسة ابتدائية والزامية ، أنشئت عام ٥٨ / ١٩٥٩ مديرية مستقلة للتربية والتعليم بالسويس ، وبلغ عدد المدراس الثانوية ١٢ مدرسة بالإضافة إلى معهد لتخريج المعلمين، وآخر لتخريج المعلمات، يضم كل منهما شعبة ملحقة لحملة الثانوية أو ما فى مستواها تشتمل على ثلاثة أقسام ، كما بلغ عدد مدارس المرحلة الاعدادية ١٣ مدرسة للبنين والبنات ، وبلغ عدد مدارس المرحلة الابتدائية ٩٠ مدرسة .

وقد كان الاعتبار الأول فى توزيع هذه المدارس ، مد المناطق المحرومة والنائية ، كالقرى والكفور ، والأحياء القديمة المزدحمة بالسكان .

ترتب على ذلك زيادة عدد الفصول من ١٦٧ فصلا عام ٥١ /٥٢ إلى ١١٤٥ فصلا عام ٦٥ / ١٩٦٦ وزيادة عدد التلاميذ من ٥٩٢٦ تلميذا عام ٥١ / ١٩٥٢ إلى ٥٢١٠٦ تليمذا عام ٦٥ / ١٩٦٦ .

بلغت نسبة القبول للملزمين بالسويس ١١٧ ٪ متجاوزة بذلك

الحد المقرر لخطة التعليم الابتدائى عام ١٩٧٠، فقد تم التجاوز فى قبول السن المقرر وهى السادسة إلى خمس سنوات وتسعة أشهر .

أمكن تدبير أماكن لقبول الناجحين من مرحلة إلى أخرى .

أنشأت المحافظة فصولا لمحو أمية الكبار، كمشروع للخدمة العامة تستعين فيه بطلاب المدارس الثانوية خلال العطلة الصيفية — وقد كانت تجربة ناجحة إلى حد كبير بحيث هبطت نسبة الأمية فى هذه المحافظة ، وصارت فى هذا المجال رابعة المحافظات .

المعهد العالى الصناعى للبترول والتعدين :

أيعتبر المعهد الأول من نوعه فى الشرق الأوسط .

أنشىء المعهد عام ١٩٦١ تابعا لوزارة التعليم العالى .

يضم المعهد أقساماً فى التخصصات التالية :

١ — حفر وإنتاج البترول .

٢ — هندسة تكرير البترول .

٣ — هندسة المناجم .

٤ — هندسة الفلزات .

مدة الدراسة فى المعهد خمس سنوات على مرحلتين : المرحلة الأولى ثلاث سنوات ، يمنح الطالب بعدها دبلوما ، وتتضمن هذه المرحلة فترة تدريب بحقول البترول أو المصانع مدتها ثمانية شهور .

المرحلة الثانية : سنتان تاليتان ، يمنح الطالب بعدها درجة

البكالوريوس ، ويتم الانتقال بين المرحلتين دون أية قيود .

يضم المعهد حاليا ٥٩٠ طالبا من الجمهورية العربية المتحدة والأقطار العربية الشقيقة .

يضم المعهد قسما داخلياً للطلبة المغتربين ، وقد خصصت المحافظة عمارتين سكنيتين لطلبة المعهد المغتربين ، بالإضافة لقطعة أرض مساحتها ٢٠٫٠٠٠ م٢ لبناء مطعم وناد لطلبة المعهد .

مخصص نسبة ٥ ٪ من عدد الطلبة المقبولين بالمعهد لأبناء السويس زيدت فى العام الماضى إلى ١٠ ٪ .

يتم تخريج أول دفعة مهندسين هذا العام ٦٥ /١٩٦٦ ، وتضم ١٠ مهندسين فى هندسة تكرير البترول ، ١٩ فى هندسة الإنتاج ، ١٢ فى هندسة المناجم ، ١٩ فى هندسة الفلزات بينهم أول مهندسة فلزات فى الجمهورية العربية المتحدة وهى من فتيات السويس .

فى الشئون الصحية :

وقد نشط الاهتمام بقطاع الشئون الصحية بشكل ملحوظ فى مجتمع السويس مع الثورة ، فتعددت المشروعات فى مجالات الخدمة العلاجية ، والخدمة الوقائية ، مع التركيز على الخدمة الريفية .

— تم إنشاء فرع للكلب بمستشفى السويس العام .

— تم توسيع مستشفى الصدر بإنشاء ١٠٠ سرير جديد مع العناية بالخدمات الاجتماعية لمرضى الدرن وإدخال نظام التأهيل المهنى والعلاج المنزلى لهم .

— تم إنشاء معمل السويس الكيماوى ويختص بفحص الأغذية بجميع أنواعها .

وفى ظل الإدارة المحلية تضاعفت الانجازات فى هذا القطاع ولم يحل دون قيام هذه المشروعات الضخمة عدم توافر الاعتمادات كما حدث فى الخطة الخمسية الأولى :

— جارى إنشاء مستشفى جديد سعة ٣٠٠ سرير مع استحداث الفروع الهامة مثل عيادة الأمراض النفسية، وجراحة المسالك البولية ، كما أنشىء مركز لنقل الدم ، وغرفة عمليات ثانية مجهزة بأحدث الأجهزة بمستشفى السويس العام .

— زودت المحافظة بسيارة للفحص الجموعى للصدر ، بها جهاز للأشعة ، تنتقل إلى المجموعات السكانية ، وتستطيع استكشاف الحالات المرضية المبكرة لعلاجها قبل استفحالها ووقاية المجتمع من انتقال العدى .

— زيدت أسرة مستشفى الحميات من٥٦ سريراً إلى ١٠١ سرير .

— زيدت كفاءة المستشفيات بضم مستشفى الهلال والمستشفى العزمى إلى المؤسسة العلاجية وتبلغ قوة المستشفيين عدد ١٠٥ سرير .

— أنشىء مركزان جديدان لرعاية الأمومة والطفولة بحى الأربعين والمثلث علاوة على المركز الذى كان موجوداً من قبل .

— أنشئت مجموعة جديدة للصحة المدرسية بالأربعين علاوة

على المجموعة الموجود من قبل .

— أنشىء مكتب للثقافة للصحة يقوم بنشر الوعى الصحى بين المواطنين .

أنشئت ٦ وحدات صحية ريفية فى قرى المحافظة تقوم بالاشراف الصحى الكامل، وعلاج المرضى مع صرف الأدوية اللازمة لهم بالمجان، وكذا بأعمال الولادة ورعاية الأمومة والطفولة .

— تم إنشاء مدرسة للممرضات وأخرى للمولدات، لرفع مستوى التمريض بالوحدات الطبية .

فى الاسكان والمرافق

— أنشأت المحافظة ٢٨٦٠ وحدة سكنية بلغت جملة تكاليفها ٣٨٤و٩٤٠و١ جنيه منها ٢٤٩٠ وحدة اقتصادية ، و ٣٧٠ وحدة متوسطة ، فوفرت بذلك السكن الملائم لما يقرب من ١٥ ألف نسمة من سكان المحافظة فضلا عن تنظيمها مجمعات سكنية متكاملة بالمناطق السكنية المنشأة بتحويل بعض الأدوار الأرضية من العمارات السكنية إلى وحدات اجتماعية ومراكز تنظيم أسرة ودور لحضانة أبناء العاملات ومكاتب للبريد ومكاتب صحة ونقط إسعاف ومقار للاتحاد الاشتراكى ، بغرض توفير الرعاية والاستقرار لمجمعات هذه المدن السكنية الجديدة .

— امتدت شبكة الكهرباء حتى غطت جميع المناطق المحرومة

والقطاع الريفى بالمحافظة . والمحافظة بسبيل استكمال تغطية جميع المناطق المحرومة بشبكات المجارى ،

— تم تطوير جهاز الرصف بالمحافظة بحيث أصبح يعتمد عليه فى عمليات الرصف والترميات الاعتيادية ، بدلا من الاعتماد على المقاولين ، وقد ساعد هذا الجهاز فى رصف مناطق كثيرة مع توفير ضخم فى نفقات عمليات الرصف .

تم إنشاء ومد خطوط مواسير وشبكات مياه لتغذية جميع قرى ، وكفور السويس . وتدعيم محطات المياه وقد تم تركيب شبكة مواسير منطقة السويس بتكاليف حوالى ٢٧٠٫٠٠٠ جنيه .

— تم إمداد مواسير مياه لتغذية مدينة رأس محجرة السياحية ، وتوريد مجموعات مياه لازمة لمحطة رفع ستنشأ لغرض توصيل المياه مستقبلا إلى منطقة العين السخنة ، وكذا تم البدء فى إنشاء خزان عال، تكلف هذا فى حدود ٤٠٠٠٠ (أربعين ألف جنيه) .

فى السياحة :

تعتبر السويس من أهم المدن السياحية بالجمهورية بحكم موقعها من حيث كونها الميناء الوحيد للجمهورية العربية المتحدة على البحر الأحمر ، وقربها من المناطق السياحية بصحراء سيناء ودير سانت كاترين، ومنطقة عيون موسى، إلى جانب جبل عتاقة ، ومنطقة العين السخنة ، ولوجود المتحف الإقليمى ، ومتحف الأحياء المائية معهد

علوم البحار ، فضلا عن اعتدال الجو بها ، وتميزه بالجفاف طول العام .

وقد حظى مجال تنشيط السياحة بالسويس باهتمام بالغ منذ عام ١٩٥٢ تضاعف فى ظل الإدارة المحلية ، ويبدو هذا واضحاً فى المشروعات الضخمة العديدة التى أنجزت فى هذا الميدان ، وفى الانفاق الهائل على تنفيذ الإنشاءات المرتبطة بالتحسين والتجميل ، وتدعيم المرافق السياحية ، ومن أهم المشروعات التى نفذت فى هذا المجال .

— إنشاء فندق العين السخنة ، وخان الخليلى ، واستراحة عتاقة ، وكازينو سمر بالاس ببور توفيق بتكاليف إنشائية قدرها ٤٢٤ ألف جنيه .

— إنشاء كورنيش جديد بين السويس وبور توفيق بلغت تكاليفه ٨٩٩ر٣٠ جنيه .

— إنشاء لافتات مضيئة لتشجيع السياحة وإرشاد السياح بلغت تكاليفها ١٢ ألف جنيه .

— تهيئة موقع المصيف الجديد ببور توفيق بلغت تكاليفه ٢٥ ألف جنيه .

مما أدى إلى الانتعاش المطرد فى حركة السياحة الخارجية والداخلية بمحافظة السويس .

والمحافظة بسبيل تطوير السياحة بمنطقة شاطىء البحر الأحمر

بخليج السويس بتنفيذ مشروعات سياحية ومصايف ومشات على طول ٥٠ كيلو متراً .

فى الثقافة والاعلام :

— بدأت قافلة الاستعلامات (مركز الاعلام الداخلى) نشاطها فى المحافظة السويس فى فبراير سنة ١٩٦٢ مشتملة على جهاز سينما ١٦ مم وأجهزة إذاعة ومسرح متنقل ومكتبة متنقلة ولوحات فنية لعمل معارض متنقلة ، وتقوم القافلة بزيارة ١٥ مكان تجمع شهرياً لتقديم خدماتها الإعلامية مع التركيز على القطاع الريفى على وجه الخصوص تحقيقا لاشتراكية الثقافة ، إلى جانب مايعقده الاخصائيون للقافلة من ندوات فى القرى .

— إنشاء ١٢ مركزاً للاستعلامات فى الميادين والقرى والمستشفيات والهيئات لإتاحة الفرصة للمواطنين لمشاهدة العروض التليفزيونية يومياً ، ويبلغ متوسط عدد المستفيدين بمشاهدة هذه العروض يوماً ٧٠٠ مواطن خلال أيام الصيف والربيع و ٣٠٠ خلال أيام الخريف والشتاء .

— تم تشييد وتأثيث قصر الثقافة، وافتتح فى عيد الثورة الثانى عشر وهو يشتمل على سينما ومسرح ومكتبة عامة ، وقاعة لإقامة المعارض المختلفة وفصول للتعليم .

— تقوم دار الثقافة ومركز الاعلام الداخلى بتنظيم ندوات

ومحاضرات شهرية ، ويبلغ متوسط عدد المستفيدين من كل محاضرة حوالى ٢٠٠ مواطن .

— يقبل المواطنون فى تزايد مستمر على الانتساب لشعب اللغات الأجنبية والتمثيل والموسيقى ومكافحة الأمية والتفصيل والخدمات العامة بالدار .

— تكونت فرقة السويس المسرحية ، وهى تقدم عروضها على مسرح الدار مع الهيئات والفرق المسرحية والموسيقية الأخرى . كما تقام المعارض باستمرار بصالة العرض بدار الثقافة للفن التشكيلى والصناعات البيئية وغيرها .

فى رعاية الشباب :

بينما بلغ إجمالى ما خصص فى الخمس سنوات السابقة للثورة لرعاية الشباب بمحافظة السويس حوالى ٦٠٠٠ جنيه ، بلغ الانفاق فى ميادين رعاية الشباب بالمحافظة فى سنوات الخطة الأولى حوالى ١٩٠ ألف جنيه .

— ارتفع عدد الأندية الأهلية من ستة أندية فى سنة ١٩٥٢ إلى ٢٢ نادياً حتى الآن بخلاف الأندية الخاصة بالشركات وعددها الآن ستة أندية .

— أنشىء بيت الشباب ، وتم تأثيثه وتجهيزه بحيث يمكن استخدامه كمعسكر تدريبى أو دراسى أو ترفيهى بالإضافة لاستقبال

الرحلات الفردية والجماعية للشباب من داخل الجمهورية وخارجها .

ـــ أنشىء الاستاد الرياضى على مساحة تقرب من ١٣ فداناً ، ويشتمل على ملعب لكرة القدم يحيط به مضمار للجرى ، وملعب تنس ، وحلبة ملاكمة ومصارعة ، وملاعب لكرة السلة والطائرة ، والهوكى ورفع الأثقال ، وقد بدأ النشاط الرياضى فعلا فى منشآت الاستاد الرياضى اعتباراً من العام الماضى .

ـــ بلغ عدد المناطق الرياضية فى المحافظة ١١ منطقة لمختلف اللعبات الرياضية بعد أن كانت تقصر على ثلاث مناطق فقط (كرة القدم ، كرة السلة ، تنس الطاولة) .

ـــ تم تغطية القطاع الريفى بخدمات الأندية الريفية ، فأنشئت خمس أندية ريفية فى قرى المحافظة .

ـــ تقوم المحافظة بصرف الإعانات للهيئات المعنية برعاية الشباب لتمكينها من الوفاء برسالتها ، كما تعمل على تنشيط الأندية والهيئات ومراكز الشباب الغير مشتركة فى الاتحادات المختلفة بإقامة وتنظيم مباريات ودورات بينها فى مختلف الأنشطة الرياضية والثقافية والفنية .

ـــ قام شباب المحافظة بتنفيذ مشروعات كثيرة فى مختلف ميادين الخدمة العامة على المستوى المحلى من أهمها :

ـــ إنشاء طريق طوله ٧ كم على جسر ترعة السويس بين قريتى

الجناين والشلوفة ، إصلاح ١٠ كم من الطرق الريفية ، تنظيف شاطىء الكبانون ، تمهيد ساحة النصر ، مكافحة الذباب ، مكافحة الأمية .. الخ ...

— يشترك شباب المحافظة سنويا فى معسكر العمل الدولى بوادى النطرون ، ويمثل شباب المحافظة سنويا فى معسكرات العمل الدولية بالبلاد الصديقة .

— تستضيف المحافظة الفرق الرياضية الأجنبية بصفة مستمرة ، كالفريق الروسى لرفع الأثقال ، ومنتخب ألمانيا الغربية للهوكى ، والفريق الصينى لتنس الطاولة وغيرها وذلك بغرض النهوض بالمستوى الرياضى بالمحافظة .

— مزمع إنشاء ساحتين شعبيتين بالمحافظة بالاضافة إلى الساحة الموجودة من قبل .

— جارى إقامة معسكر عمل دائم ومعسكر كشفى دائم بالمحافظة .

— تم تنفيذ معهد اشتراكى للشباب تابع لأمانة الشباب بالمكتب التنفيذى للاتحاد الاشتراكى العربى بالمحافظة ، وقد تم تخريج سبعة أفواج من شباب الطلبة والطالبات وشباب العمال بالمصانع ومراكز الإنتاج بالمحافظة ، فبلغ عدد القادة والرواد من الجنسين الذين تم إعدادهم خلال الستة أشهر الأولى من عام ١٩٦٦ ٦٤٠ منهم ٤٠٠ من شباب العمال و ١٤٠ طالبا و ١٠٠ طالبة .

— وبعد تخرج الأفواج مباشرة من المعهد الاشتراكى تشكل مجموعات قيادية من شباب منظمة الشباب الاشتراكى داخل مراكز الإنتاج والأحياء الشعبية بهدف :

١ — عمل مسح اجتماعى شامل لهذه المناطق .

٢ — حصر شامل لمشاكل هذه المنطقة والأحياء .

٣ — إنشاء مراكز للشباب تقوم بتنفيذ مشروعات للخدمة العامة ، وتحريك الشباب سياسيا واجتماعيا .

فى التعاون :

مع قيام ثورة يوليو سنة ١٩٥٢ وعلى طريق إرساء قواعد مجتمعنا الاشتراكى الديمقراطى التعاونى ، صدرت التشريعات التى تساعد على تهيئة الجو الصحى الملائم لميلاد حركة تعاونية شاملة ، تتوافر لها كل إمكانيات التدعيم والازدهار ، وتكون قاعدة متينة لمجتمع الرفاهية المنشود ، فصدر القانون رقم ٣١٧ لسنة ٥٦ والقانون رقم ٢٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

ثم كان لتطبيق نظام الإدارة المحلية منذ سنة ١٩٦٠ شأنه فى ذلك شأنه فى كل القطاعات الأخرى — أكبر الأثر فى تدعيم الحركة التعاونية وازدهارها على أوسع نطاق ، وقد كان للإدارة المحلية فى السويس ، أكبر الفضل فى النجاح المنقطع النظير الذى حققته الحركة التعاونية بالمحافظة ، بفضل تجميع الجهود المخلصة ، والمؤمنة بالتعاون ، كركيزة

هامة للنجاح مع تذليل كل المشكلات والصعوبات التى اعترضت الجمعيات على مختلف أشكالها ومستوياتها فى الريف والحضر فدعمتها بالاعانات ، والمنح المالية والقروض .

— أنشئت الجمعية التعاونيةللشحن والتفريغ،وتتبع المؤسسة العامة للنقل البحرى .

— تكونت الجمعية التعاونية لصائدى الأسماك بالسفن الآلية والشراعية ، وتقوم بخدمة أعضائها بتوفير أدوات الصيد لهم، وتسويق منتجاتهم .

فى مجال التعاون الانتاجى تكونت ثمانى جمعيات تعاونية إنتاجية تشرف عليها الجمعية التعاونية الصناعية ، وتعمل فى الصناعات والمهن الآتية :

(الانشاء والتعمير ، النجارة ، النحل وإنتاج العسل ، الأحذية والمنتجات الجلدية ، بناء السفن ، توزيع الصحف والمجلات ، نقل البضائع بالسيارات ، مركز التسويق) .

وهناك ثلاث جمعيات إنتاجية أخرى تحت التأسيس للملابس الجاهزة ، والتصنيع الريفى ، والوحدة النسوية .

— وفى مجال التعاون الإسكانى تشكلت الجمعية التعاونية لبناء المساكن ، والجمعية التعاونية لبناء مساكن عمال للشركة الشرقية للبترول ، والجمعية التعاونية لبناء المساكن لمنتجى الألبان .

— وفى قطاع التعاون الاستهلاكى تم إنشاء ستة مجمعات استهلاكية ، بالاضافة إلى أربعة جمعيات خاصة بالشركات ، كما أنشأت المحافظة جميعة تعاونية استهلاكية لبيع اللحوم والدواجن المثلجة والأسماك الطازجة والمثلجة بأسعار تعاونية .

— فى قطاع التعاون الزراعى أنشئت عشر جمعيات تعاونية زراعية بالسويس تغطى جميع قرى القطاع الريفى بالمحافظة ، منها جمعيتان تعاونيتان لتربية الماشية ، وجمعية تعاونية لمنتجى الألبان ، كما تكونت الجمعية التعاونية الاستهلاكية لطحن الغلال وإنتاج الخبز .

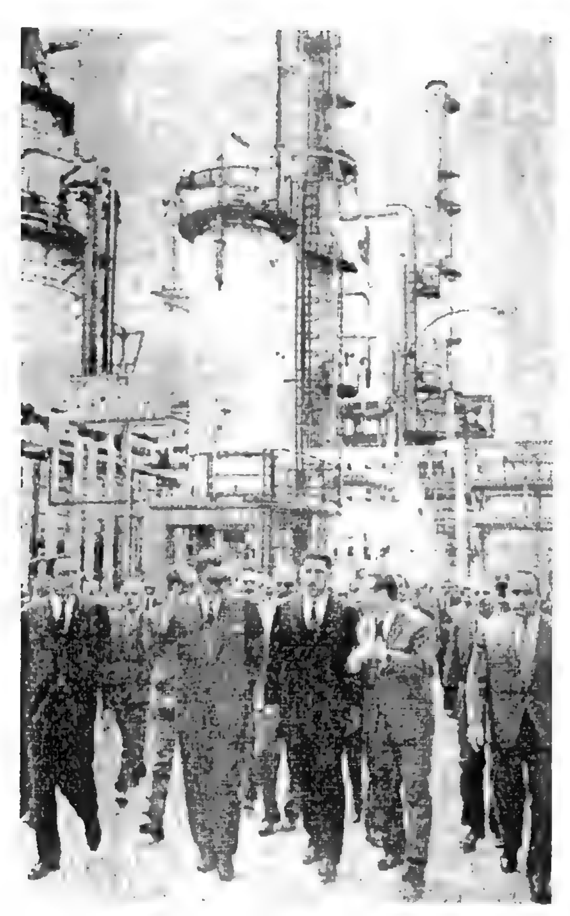
— هذا بالاضافة إلى ١٥ جمعية تعاونية مدرسية تشرف عليها مديرية التربية والتعليم .

وهكذا يكتمل الواحد الصحيح دائما ، فى مجتمع المائة فى المائة .

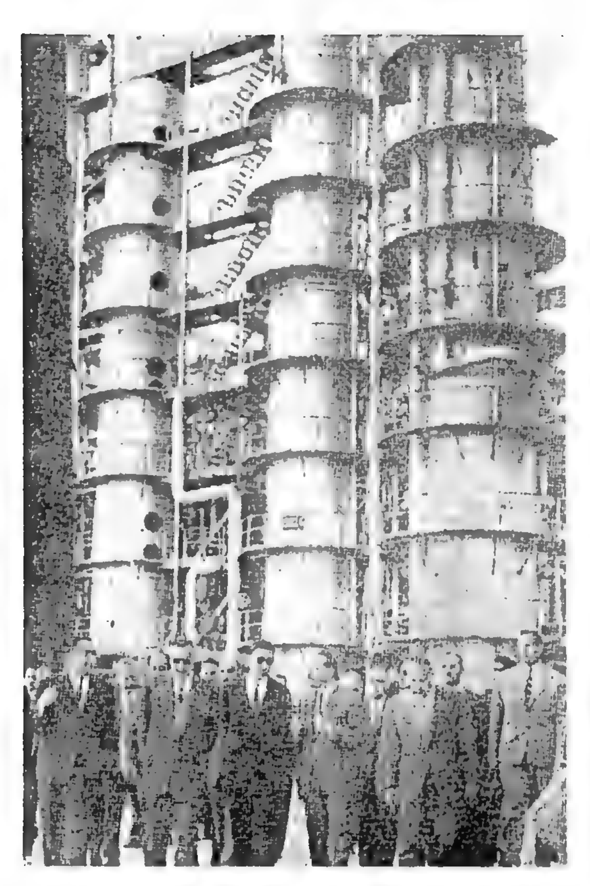
والواقع الحى اروع من ان يصوره حديث ، أو يفى بتحديد ابعاده تحليل أو تكييف ، أو يلم بكل معالمه فصل أو فصول ...

وما يزال الكتاب مفتوحا ...

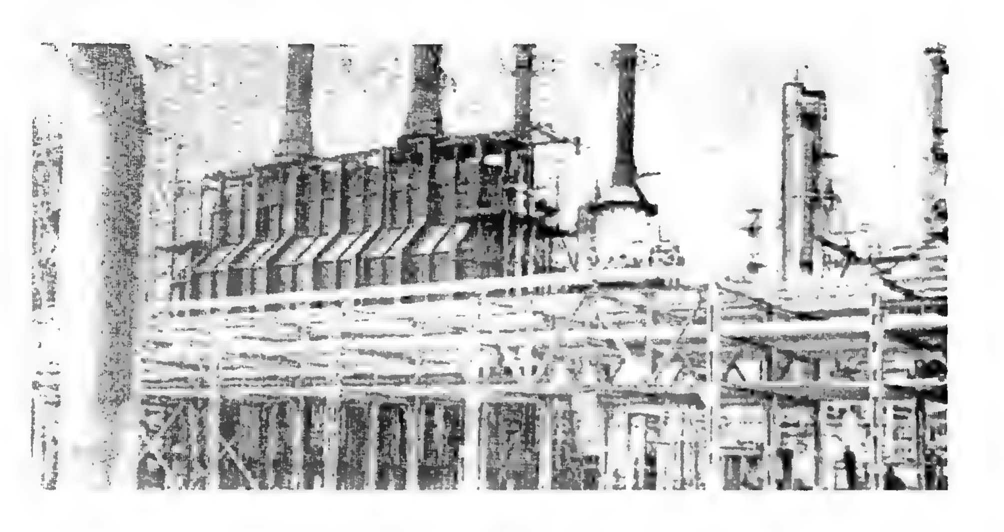
وما يزال الزحف الثورى المقدس بشعبيته ، وتقدميته ، مستمرا فى نضاله على طريق الصواب ، يشكل ملامح الغد الجديد بثقة تقوى على كل طموح ، وتمسك بالكفاءة أعنة كل نجاح ، خلف القائد ، المعلم ، المناضل ، الحر ... جمال عبد الناصر .



زيارة السيد الرئيس لشركة السويس لتصنيع البترول



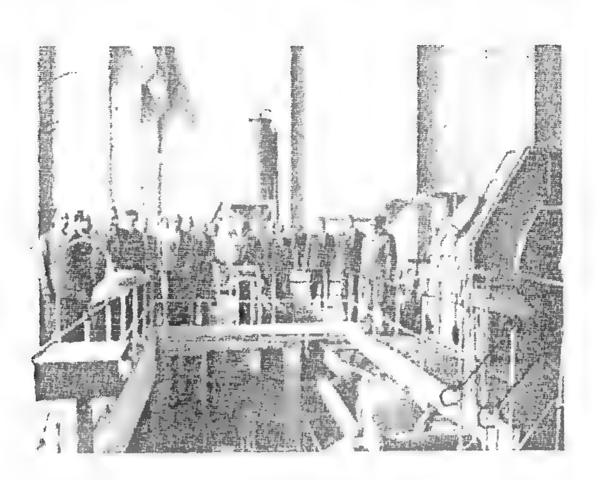
شركة السويس لتصنيع البترول - مشروع التفحيم



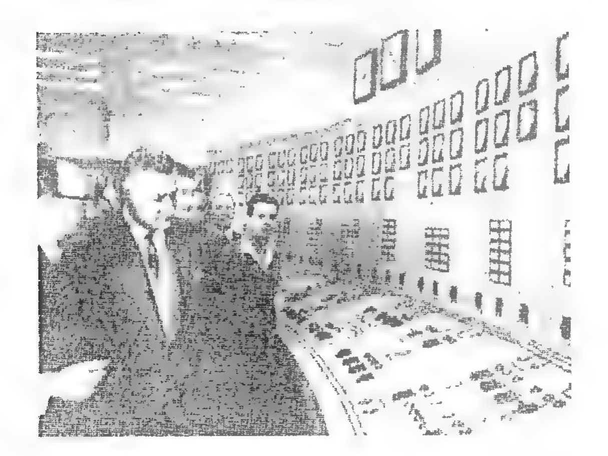
شركة السويس لتصنيع البترول – مشروع زيوت التزييت

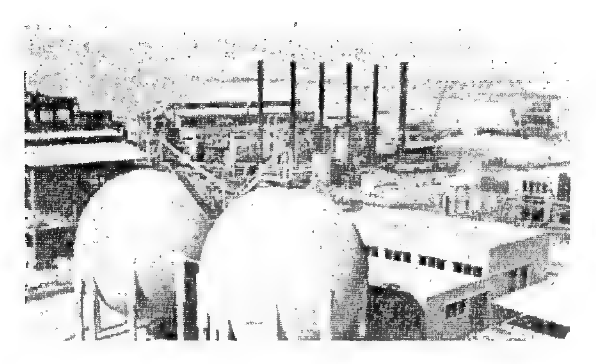


شركة النصر للبترول

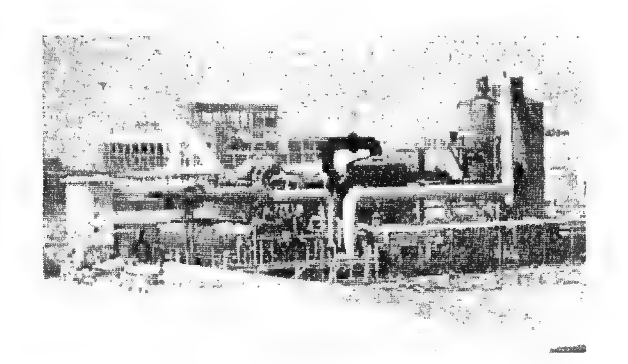


محطة السويس للقوى الكهربائية





شركة النصر للأسمدة والصناعات الكيماوية

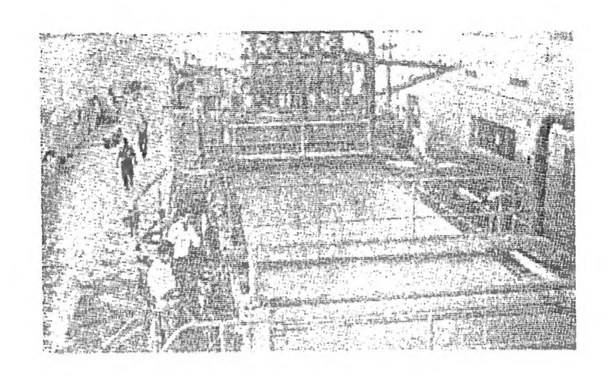


مصنع حامض الكبريتيك بشركة النصر للأسمدة والصناعات الكيماوية

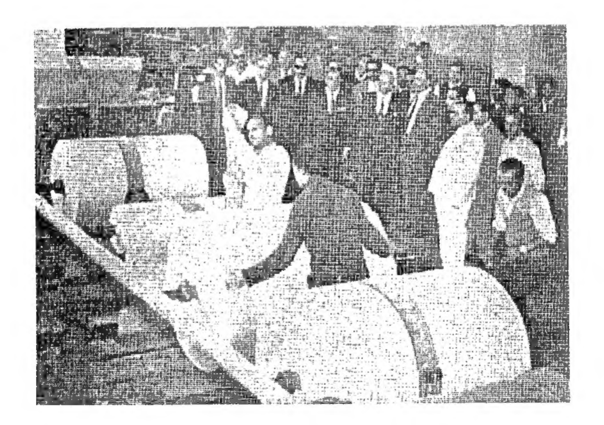


المساكن الاقتصادية بمدينة السويس





شركة أوراق التعبئة (كرافت)



شركة الأمل للطباعة والنشر
(مورافيتلى سابقاً)

انصهر فى أتونها كل وافد فاكتسب طعما
مصريا، سيجتها مياه البحر وحصنتها
الجبال، وحنت عليها الرمال، ورسخ لمعارفها
وثقافتها الإنسان، وحباها الله موقعا شديد
الفرادة، جعلها محل اهتمام تاريخي
واستراتيجي؛ فاستقرت على ترابها معظم
الحضارات الإنسانية المتعاقبة، ولم تقف عند
كونها معبرا أو ممرا للقبائل والأفراد
والجيوش والشخصيات التاريخية، دينية
وعسكرية وعلمية وسياسية وثقافية، لكنها
كانت ولا تزال ملتقى للثقافات بتنوعاتها
شديدة الثراء والغنى.



www.gocp.gov.eg
www.qatrelnada.com.eg
www.althaqafahalgadidah.com.eg
www.odabaaelaqaleem.com